SÉNAT DU CANADA

1937

31118—A½

DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

1937

DEUXIÈME SESSION, DIX-HUITIÈME LÉGISLATURE

---

1 GEORGE VI

La présente édition des Débats du Sénat comprend: 1° le texte des discours prononcés en français; 2° la traduction des discours prononcés en anglais, laquelle est faite par la division des Débats du Bureau des Traductions, sous la direction de M. A.-H. Beaubien.

OTTAWA
J.-O. PATENAUDE, O.S.I.
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1937

SÉNATEURS DU CANADA

PAR ORDRE D'ANCIENNETÉ

10 AVRIL 1937

L'HONORABLE W. E. FOSTER, C.P., PRÉSIDENT

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
RAOUL DANDURAND, C.R.	De Lorimier	Montréal, Qué.
JOSEPH-P.-B. CASGRAIN	De Lanaudière	Montréal, Qué.
JOSEPH-M. WILSON	Sorel	Montréal, Qué.
RUFUS HENRY POPE	Bedford	Cookshire, Qué.
GEORGE GORDON	Nipissing	North-Bay, Ont.
ERNEST D. SMITH	Wentworth	Winona, Ont.
JAMES J. DONNELLY	Bruce-Sud	Pinkerton, Ont.
CHARLES-PHILIPPE BEAUBIEN	Montarville	Montréal, Qué.
JOHN STEWART MCLENNAN	Sydney	Sydney, N.-É.
WILLIAM HENRY SHARPE	Manitou	Manitou, Man.
GEORGE LYNCH-STAUNTON	Hamilton	Hamilton, Ont.
CHARLES E. TANNER	Pictou	Halifax, N.-É.
THOMAS-JEAN BOURQUE	Richibouctou	Richibouctou, N.-B.
HENRY W. LAIRD	Régina	Régina, Sask.
LENDRUM MCMEANS	Winnipeg	Winnipeg, Man.
DAVID-OVIDE L'ESPÉRANCE	Golfe	Québec, Qué.
AIMÉ BÉNARD	Saint-Boniface	Winnipeg, Man.
GEORGE HENRY BARNARD	Victoria	Victoria, C.-B.
JAMES DAVIS TAYLOR	New-Westminster	New-Westminster, C.-B.
EDWARD MICHENER	Red-Deer	Calgary, Alta.
WILLIAM JAMES HARMER	Edmonton	Edmonton, Alta.
PIERRE-EDOUARD BLONDIN, C.P.	Les Laurentides	Saint-François-du-Lac, Qué.
GERALD VERNER WHITE	Pembroke	Pembroke, Ont.
SIR THOMAS CHAPAIS, K.B.	Grandville	Québec, Qué.
LORNE C. WEBSTER	Stadacona	Montréal, Qué.
JOHN ANTHONY MCDONALD	Shédiac	Shédiac, N.-B.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
WILLIAM A. GRIESBACH, C.B., C.M.G.	Edmonton	Edmonton, Alta.
JAMES A. CALDER, C.P.	Saltcoats	Régina, Sask.
ROBERT F. GREEN	Kootenay	Victoria, C.-B.
ARCHIBALD B. GILLIS	Saskatchewan	Whitewood, Sask.
ARCHIBALD H. MACDONELL, C.M.G.	Toronto-Sud	Toronto, Ont.
FRANK B. BLACK	Westmorland	Sackville, N.-B.
ARTHUR C. HARDY, C.P.	Leeds	Brockville, Ont.
ONÉSIPHORE TURGEON	Gloucester	Bathurst, N.-B.
SIR ALLEN BRISTOL AYLESWORTH, C.P., K.C.M.G.	York-Nord	Toronto, Ont.
CLIFFORD W. ROBINSON	Moncton	Moncton, N.-B.
JAMES JOSEPH HUGHES	King's	Souris, Î.-P.-É.
CREELMAN MACARTHUR	Prince	Summerside, Î.-P.-É.
WILLIAM ASHBURY BUCHANAN	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
ARTHUR BLISS COPP, C.P.	Westmorland	Sackville, N.-B.
JOHN PATRICK MOLLOY	Provencher	Morris, Man.
DANIEL E. RILEY	High-River	High-River, Alta.
LE TRÈS HON. GEORGE P. GRAHAM, C.P.	Eganville	Brockville, Ont.
WILLIAM H. MCGUIRE	York-Est	Toronto, Ont.
DONAT RAYMOND	De la Vallière	Montréal, Qué.
JAMES H. SPENCE	Bruce-Nord	Toronto, Ont.
EDGAR S. LITTLE	London	London, Ont.
GUSTAVE LACASSE	Essex	Tecumseh, Ont.
HENRY HERBERT HORSEY	Prince-Édouard	Cressy, Ont.
WALTER E. FOSTER, C.P. (Président)	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
HANCE J. LOGAN	Cumberland	Parrsboro, N.-É.
CAIRINE R. WILSON	Rockcliffe	Ottawa, Ont.
JAMES MURDOCK, C.P.	Parkdale	Ottawa, Ont.
RODOLPHE LEMIEUX, C.P.	Rougemont	Montréal, Qué.
EDMUND WILLIAM TOBIN	Victoria	Bromptonville, Qué.
GEORGES PARENT	Kennébec	Québec, Qué.
JULES-ÉDOUARD PRÉVOST	Mille-Isles	Saint-Jérôme, Qué.
JOHN EWEN SINCLAIR, C.P.	Queen's	Emerald, Î.-P.-É.
JAMES H. KING, C.P.	Kootenay-Est	Victoria, C.-B.
ARTHUR MARCOTTE	Ponteix	Ponteix, Sask.
ALEXANDER D. MCRAE, C.B.	Vancouver	Vancouver, C.-B.
LE TRÈS HON. ARTHUR MEIGHEN, C.P.	St. Mary's	Toronto, Ont.
CHARLES COLQUHOUN BALLANTYNE, C.P.	Alma	Montréal, Qué.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
WILLIAM HENRY DENNIS	Halifax	Halifax, N.-É.
JOHN ALEXANDER MACDONALD	Richmond-Cap-Breton-Ouest.	St. Peters, Cap-Breton, N.-É.
JOSEPH-H. RAINVILLE	Repentigny	Saint-Lambert, Qué.
ALBERT J. BROWN	Wellington	Montréal, Qué.
GUILLAUME-ANDRÉ FAUTEUX, C.P.	De Salaberry	Outremont, Qué.
LUCIEN MORAUD	La Salle	Québec, Qué.
ALFRED ERNEST FRIPP	Ottawa	Ottawa, Ont.
LOUIS COTÉ	Ottawa-Est	Ottawa, Ont.
RALPH BYRON HORNER	Saskatchewan-Nord	Blaine-Lake, Sask.
WALTER MORLEY ASELTINE	Saskatchewan-Ouest-Central	Rosetown, Sask.
EDGAR N. RHODES, C.P.	Amherst	Amherst, N.-É.
THOMAS CANTLEY	New-Glasgow	New-Glasgow, N.-É.
FELIX P. QUINN	Bedford-Halifax	Bedford, N.-É.
JEAN-L.-P. ROBICHEAU	Digby-Clare	Maxwellton, N.-É.
JOHN A. MACDONALD, C.P.	Cardigan	Cardigan, I.-P.-É.
DONALD SUTHERLAND, C.P.	Oxford	Ingersoll, Ont.
JAMES ARTHURS	Parry-Sound	Parry-Sound, Ont.
IVA CAMPBELL FALLIS	Peterborough	R.R. No 3, Peterborough, Ont.
GEORGE B. JONES, C.P.	Royal	Apohaqui, N.-B.
ARTHUR SAUVÉ, C.P.	Rigaud	Saint-Eustache, Qué.
ANTOINE-J. LÉGER	L'Acadie	Moncton, N.-B.
BENJAMIN F. SMITH	Victoria-Carleton	Florenceville-Est, N.-B.
HENRY A. MULLINS	Marquette	Winnipeg, Man.
JOHN T. HAIG	Winnipeg-Sud-Centre	Winnipeg, Man.
EUGÈNE PAQUET	Lauzon	Bonaventure, Qué.
CHARLES BOURGEOIS	Shawinigan	Trois-Rivières, Qué.
FRANK P. O'CONNOR	Scarboro-Junction	Toronto, Ont.
WILLIAM DUFF	Lunenburg	Lunenburg, N.-É.
JOHN W. DEB. FARRIS		Vancouver, C.-B.
ADRIAN K. HUGESSEN	Inkerman	Montréal, Qué.

SÉNATEURS DU CANADA

LISTE ALPHABÉTIQUE

10 AVRIL 1937

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
ARTHURS, JAMES	Parry-Sound	Parry-Sound, Ont.
ASELTINE, W. M.	Saskatchewan-Ouest-Central	Rosetown, Sask.
AYLESWORTH, SIR ALLEN, C.P., K.C.M.G.	York-Nord	Toronto, Ont.
BALLANTYNE, C. C., C.P.	Alma	Montréal, Qué.
BARNARD, G. H.	Victoria	Victoria, C.-B.
BEAUBIEN, C.-P.	Montarville	Montréal, Qué.
BÉNARD, AIMÉ	Saint-Boniface	Winnipeg, Man.
BLACK, F. B.	Westmorland	Sackville, N.-B.
BLONDIN, P.-E., C.P.	Laurentides	Saint-François-du-Lac, Qué.
BOURGEOIS, CHARLES	Shawinigan	Trois-Rivières, Qué.
BOURQUE, T.-J.	Richibouctou	Richibouctou, N.-B.
BROWN, A. J.	Wellington	Montréal, Qué.
BUCHANAN, W. A.	Lethbridge	Lethbridge, Alta.
CALDER, J. A., C.P.	Saltcoats	Régina, Sask.
CANTLEY, THOMAS	New-Glasgow	New-Glasgow, N.-É.
CASGRAIN, J.-P.-B.	De Lanaudière	Montréal, Qué.
CHAPAIS, SIR THOMAS, K.B.	Grandville	Québec, Qué.
COPP, A. B., C.P.	Westmorland	Sackville, N.-B.
COTÉ, L.	Ottawa-Est	Ottawa, Ont.
DANDURAND, R., C.P.	De Lorimier	Montréal, Qué.
DENNIS, W. H.	Halifax	Halifax, N.-É.
DONNELLY, J. J.	Bruce-Sud	Pinkerton, Ont.
DUFF, WILLIAM	Lunenburg	Lunenburg, N.-É.
FALLIS, IVA CAMPBELL	Peterborough	R. R. No 3, Peterborough, Ont.
FARRIS J. W. DEB.		Vancouver, C.-B.
FAUTEUX, G.-A., C.P.	De Salaberry	Outremont, Qué.
FOSTER, W. E., C.P. (Président)	Saint-Jean	Saint-Jean, N.-B.
FRIPP, A. E.	Ottawa	Ottawa, Ont.
GILLIS, A. B.	Saskatchewan	Whitewood, Sask.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
GORDON, G.	Nipissing	North-Bay, Ont.
GRAHAM, LE TRÈS HON. GEORGE P., C.P.	Eganville	Brockville, Ont.
GREEN, R. F.	Kootenay	Victoria, C.-B.
GRIESBACH, W. A., C.B., C.M.G.	Edmonton	Edmonton, Alta.
HAIG, JOHN T.	Winnipeg-Sud-Centre	Winnipeg, Man.
HARDY, A. C., C.P.	Leeds	Brockville, Ont.
HARMER, W. J.	Edmonton	Edmonton, Alta.
HORNER, R. B.	Saskatchewan-Nord	Blaine-Lake, Sask.
HORSEY, H. H.	Prince-Édouard	Cressy, Ont.
HUGESSEN, A. K.	Inkerman	Montréal, Qué.
HUGHES, J. J.	King's	Souris, I.-P.-É.
JONES, GEORGE B., C.P.	Royal	Apohaqui, N.-B.
KING, J. H., C.P.	Kootenay-Est	Victoria, C.-B.
LACASSE, G.	Essex	Tecumseh, Ont.
LAIRD, H. W.	Régina	Régina, Sask.
LÉGER, ANTOINE-J.	L'Acadie	Moncton, N.-B.
LEMIEUX, R., C.P.	Rougemont	Montréal, Qué.
L'ESPÉRANCE, D.-O.	Golfe	Québec, Qué.
LITTLE, E. S.	London	London, Ont.
LOGAN, H. J.	Cumberland	Parrsboro, N.-É.
LYNCH-STAUNTON, G.	Hamilton	Hamilton, Ont.
MACARTHUR, C.	Prince	Summerside, I.-P.-É.
MACDONALD, J. A.	Richmond-Cap-Breton-Ouest.	St. Peters, Cap-Breton, N.-É.
MACDONALD, JOHN A., C.P.	Cardigan	Cardigan, I.P.-É.
MACDONELL, A. H., C.M.G.	Toronto-Sud	Toronto, Ont.
MARCOTTE, A.	Ponteix	Ponteix, Sask.
MCDONALD, J. A.	Shédiac	Shédiac, N.-B.
MCGUIRE, W. H.	York-Est	Toronto, Ont.
MCLENNAN, J. S.	Sydney	Sydney, N.-É.
MCMEANS, L.	Winnipeg	Winnipeg, Man.
MCRAE, A. D., C.B.	Vancouver	Vancouver, C.-B.
MEIGHEN, LE TRÈS HON. ARTHUR, C.P.	St. Mary's	Toronto, Ont
MICHENER, E.	Red-Deer	Calgary, Alta.
MOLLOY, J. P.	Provencher	Morris, Man.
MORAUD, L.	La Salle	Québec, Qué.
MULLINS, HENRY A.	Marquette	Winnipeg, Man.
MURDOCK, JAMES, C.P.	Parkdale	Ottawa, Ont.

SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
LES HONORABLES		
O'CONNOR, FRANK P.	Scarboro-Junction	Toronto, Ont.
PAQUET, EUGÈNE	Lauzon	Bonaventure, Qué.
PARENT, G.	Kennébec	Québec, Qué.
POPE, R. H.	Bedford	Cookshire, Qué.
PRÉVOST, J.-É.	Mille-Isles	Saint-Jérôme, Qué.
QUINN, FELIX P.	Bedford-Halifax	Bedford, N.-É.
RAINVILLE, J.-H.	Repentigny	Saint-Lambert, Qué.
RAYMOND, D.	De la Vallière	Montréal, Qué.
RHODES, EDGAR N., C.P.	Amherst	Amherst, N.-É
RILEY, D. E	High-River	High-River, Alta.
ROBICHEAU, J.-L.-P.	Digby-Clare	Maxwellton, N.-B.
ROBINSON, C. W.	Moncton	Moncton, N.-B.
SAUVÉ, ARTHUR, C.P.	Rigaud	Saint-Eustache, Qué.
SHARPE, W. H.	Manitou	Manitou, Man.
SINCLAIR, J. E., C.P.	Queen's	Emerald, I.-P.-É.
SMITH, B. F.	Victoria-Carleton	Florenceville-Est, N.-B.
SMITH, E. D.	Wentworth	Winona, Ont.
SPENCE, J. H.	Bruce-Nord	Toronto, Ont.
SUTHERLAND, DONALD, C.P.	Oxford	Ingersoll, Ont.
TANNER, C. E.	Pictou	Pictou, N.-É.
TAYLOR, J. D.	New-Westminster	New-Westminster, C.-B.
TOBIN, E. W.	Victoria	Bromptonville, Qué.
TURGEON, O.	Gloucester	Bathurst, N.-B.
WEBSTER, L. C.	Stadacona	Montréal, Qué.
WHITE, G. V.	Pembroke	Pembroke, Ont.
WILSON, C. R.	Rockcliffe	Ottawa, Ont.
WILSON, J. M.	Sorel	Montréal, Qué.

SÉNATEURS DU CANADA

PAR PROVINCES

10 AVRIL 1937

ONTARIO—24

	SÉNATEURS	ADRESSES POSTALES
	LES HONORABLES	
1	GEORGE GORDON	North-Bay.
2	ERNEST D. SMITH	Winona.
3	JAMES J. DONNELLY	Pinkerton.
4	GEORGE LYNCH-STAUNTON	Hamilton.
5	GERALD VERNER WHITE	Pembroke.
6	ARCHIBALD H. MACDONELL, C.M.G.	Toronto.
7	ARTHUR C. HARDY, C.P.	Brockville.
8	SIR ALLEN BRISTOL AYLESWORTH, C.P., K.C.M.G.	Toronto.
9	LE TRÈS HON. GEORGE P. GRAHAM, C.P.	Brockville.
10	WILLIAM H. MCGUIRE	Toronto.
11	JAMES H. SPENCE	Toronto.
12	EDGAR S. LITTLE	London.
13	GUSTAVE LACASSE	Tecumseh.
14	HENRY H. HORSEY	Cressy.
15	CAIRINE R. WILSON	Ottawa.
16	JAMES MURDOCK, C.P.	Ottawa.
17	LE TRÈS HON. ARTHUR MEIGHEN, C.P.	Toronto.
18	ALFRED E. FRIPP	Ottawa.
19	LOUIS COTÉ	Ottawa.
20	DONALD SUTHERLAND, C.P.	Ingersoll.
21	JAMES ARTHURS	Parry-Sound.
22	IVA CAMPBELL FALLIS	R.R. No 3, Peterborough.
23	FRANK P. O'CONNOR	Toronto.
24		

QUÉBEC—24

	SÉNATEURS	DIVISIONS SÉNATORIALES	ADRESSES POSTALES
	LES HONORABLES		
1	RAOUL DANDURAND, C.P.	De Lorimier	Montréal.
2	JOSEPH-P.-B. CASGRAIN	De Lanaudière	Montréal.
3	JOSEPH-M. WILSON	Sorel	Montréal.
4	RUFUS H. POPE	Bedford	Cookshire
5	CHARLES-PHILIPPE BEAUBIEN	Montarville	Montréal.
6	DAVID-OVIDE L'ESPÉRANCE	Golfe	Québec.
7	PIERRE-EDOUARD BLONDIN, C.P.	Laurentides	Saint-François-du-Lac
8	SIR THOMAS CHAPAIS, K.B.	Grandville	Québec.
9	LORNE C. WEBSTER	Stadacona	Montréal.
10	DONAT RAYMOND	De la Vallière	Montréal.
11	RODOLPHE LEMIEUX, C.P.	Rougemont	Montréal.
12	EDMUND W. TOBIN	Victoria	Bromptonville.
13	GEORGES PARENT	Kennébec	Québec.
14	JULES-EDOUARD PRÉVOST	Mille-Isles	Saint-Jérôme.
15	CHARLES C. BALLANTYNE, C.P.	Alma	Montréal
16	JOSEPH-H. RAINVILLE	Repentigny	Saint-Lambert.
17	ALBERT J. BROWN	Wellington	Montréal.
18	GUILLAUME-A. FAUTEUX, C.P.	De Salaberry	Outremont.
19	LUCIEN MORAUD	La Salle	Québec.
20	ARTHUR SAUVÉ, C.P.	Rigaud	Saint-Eustache.
21	EUGÈNE PAQUET	Lauzon	Bonaventure.
22	CHARLES BOURGEOIS	Shawinigan	Trois-Rivières.
23	ADRIAN K. HUGESSEN	Inkerman	Montréal
24			

NOUVELLE-ÉCOSSE—10

	SÉNATEURS	ADRESSES POSTALES
	LES HONORABLES	
1	JOHN S. MCLENNAN	Sydney.
2	CHARLES E. TANNER	Pictou.
3	HANCE J. LOGAN	Parrsboro.
4	WILLIAM H. DENNIS	Halifax.
5	JOHN A. MACDONALD	St, Peters, Cap-Breton.
6	EDGAR N. RHODES, C.P.	Amherst.
7	THOMAS CANTLEY	New-Glasgow.
8	FELIX P. QUINN	Bedford.
9	JEAN-L.-P. ROBICHEAU	Maxwellton.
10	WILLIAM DUFF	Lunenburg.

NOUVEAU-BRUNSWICK—10

	LES HONORABLES	
1	THOMAS-JEAN BOURQUE	Richibouctou.
2	JOHN ANTHONY MCDONALD	Shédiac.
3	FRANK B. BLACK	Sackville.
4	ONÉSIPHORE TURGEON	Bathurst.
5	CLIFFORD W. ROBINSON	Moncton.
6	ARTHUR BLISS COPP, C.P.	Sackville.
7	WALTER E. FOSTER, C.P. (Président)	Saint-Jean.
8	GEORGE B. JONES, C.P.	Apohaqui.
9	ANTOINE-J. LÉGER	Moncton.
10	BENJAMIN F. SMITH	Florenceville-Est.

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD—4

	LES HONORABLES	
1	JAMES JOSEPH HUGHES	Souris.
2	CREELMAN MACARTHUR	Summerside.
3	JOHN EWEN SINCLAIR, C.P.	Emerald.
4	JOHN A. MACDONALD, C.P.	Cardigan.

COLOMBIE-BRITANNIQUE—6

	SÉNATEURS	ADRESSES POSTALES
	LES HONORABLES	
1	GEORGE HENRY BARNARD	Victoria.
2	JAMES DAVIS TAYLOR	New-Westminster.
3	ROBERT F. GREEN	Victoria.
4	JAMES H. KING, C.P.	Victoria.
5	ALEXANDER D. McRAE, C.B.	Vancouver.
6	JOHN W. deB. FARRIS	Vancouver.

MANITOBA—6

	LES HONORABLES	
1	WILLIAM H. SHARPE	Manitou.
2	LENDRUM McMEANS	Winnipeg.
3	AIMÉ BÉNARD	Winnipeg.
4	JOHN PATRICK MOLLOY	Morris.
5	HENRY A. MULLINS	Winnipeg.
6	JOHN T. HAIG	Winnipeg.

SASKATCHEWAN—6

	LES HONORABLES	
1	HENRY W. LAIRD	Régina.
2	JAMES A. CALDER, C.P.	Régina.
3	ARCHIBALD B. GILLIS	Whitewood.
4	ARTHUR MARCOTTE	Ponteix.
5	RALPH B. HORNER	Blaine-Lake.
6	WALTER M. ASELTINE	Rosetown.

ALBERTA—6

	LES HONORABLES	
1	EDWARD MICHENER	Calgary.
2	WILLIAM JAMES HARMER	Edmonton.
3	WILLIAM A. GRIESBACH, C.B., C.M.G.	Edmonton.
4	WILLIAM ASHBURY BUCHANAN	Lethbridge.
5	DANIEL E. RILEY	High-River.
6		

DÉBATS

DU

SÉNAT DU CANADA

COMPTE RENDU OFFICIEL

SÉNAT

Jeudi 14 janvier 1937.

Le Parlement du Canada ayant été, par proclamation du Gouverneur général, convoqué aujourd'hui pour l'expédition des affaires:

La séance est ouverte à deux heures et demie de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

OUVERTURE DE LA SESSION

Son Honneur le Président avise le Sénat qu'il a reçu une communication du secrétaire du Gouverneur général l'informant que Son Excellence le Gouverneur général se rendra à la salle du Sénat pour ouvrir la session du Parlement du Dominion aujourd'hui à trois heures de l'après-midi.

PRÉSENTATION D'UN NOUVEAU SÉNATEUR

L'honorable Adrian Knatchbull Hugessen, C.R., de la division d'Inkerman, Québec, est présenté par l'honorable Raoul Dandurand et le très honorable George P. Graham.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

DISCOURS DU TRÔNE

A trois heures, Son Excellence le Gouverneur général se rend à la salle du Sénat et prend place au trône. Il plaît à Son Excellence de requérir la présence de la Chambre des communes, et celle-ci étant venue avec son Orateur, il plaît à Son Excellence d'ouvrir la deuxième session du dix-huitième Parlement du Canada par le discours suivant:

Honorables membres du Sénat,

Membres de la Chambre des communes,

Il m'est très agréable de me retrouver au milieu de vous au début de cette session du Parlement.

Le peuple du Canada, comme ceux des autres parties du Commonwealth des nations britanniques, a été très peiné d'apprendre la décision de Sa Majesté le roi Edouard VIII de renoncer au trône pour lui-même et pour ses descendants. En conformité du Statut de Westminster, des dispositions ont été prises aussitôt pour formuler la requête du Canada, en même temps que son consentement, relativement à l'adoption par le Parlement de Westminster de la loi donnant suite à l'acte d'abdication de Sa Majesté et assurant la succession au trône. Conformément au même Statut, le Parlement du Canada sera prié de donner son assentiment à la modification apportée à la loi de succession.

Vous serez invités à voter une résolution exprimant la fidélité des membres des deux Chambres du Parlement envers Sa Majesté le roi George VI.

Sa Majesté a bien voulu fixer au 12 mai la date de son Couronnement. Il vous sera recommandé de prendre les dispositions nécessaires pour que le Canada puisse être dignement représenté aux cérémonies du Couronnement.

Au mois de mai prochain, s'ouvrira à Londres une conférence impériale, au cours de laquelle seront étudiées des questions intéressant les membres du Commonwealth britannique.

La situation internationale continue de causer bien des inquiétudes. A sa réunion de septembre, l'assemblée de la Société des Nations a sérieusement envisagé les effets que de récents incidents peuvent avoir sur l'action de la Société, et elle a désigné une commission, dont le Canada fait partie, pour étudier l'application des principes du Pacte.

Heureusement, les relations internationales dans notre continent et la situation au Canada offrent un contraste frappant avec ce qui existe dans plusieurs autres pays.

La visite du président des Etats-Unis au Canada, en juillet dernier, a été un geste d'amitié et de bonne entente internationales hautement apprécié.

La situation s'est constamment améliorée dans tout le Canada, au cours de l'année qui vient de finir. C'est une preuve des bons effets de la politique économique du Gouvernement et des méthodes employées pour assurer le rétablissement national. Le réveil de la confiance qui s'accuse de façon si manifeste est un gage de la continuation de ce relèvement.

En même temps que se développait de façon notable le commerce intérieur et extérieur, l'état économique, en général, s'améliorait sensiblement. Notons, au premier plan des indices de ce relèvement, l'ouverture de nouveaux débouchés, la reprise industrielle, le redressement du marché du travail, l'accroissement des re-

venus de l'Etat, et la tendance à la hausse des prix et des salaires. La reprise s'est manifestée surtout dans les industries primaires.

Les exportations de produits agricoles ont considérablement augmenté de volume. Le Gouvernement se propose de continuer la vigoureuse campagne qu'il a entreprise en vue d'activer la vente des produits agricoles, tant sur le marché domestique qu'à l'extérieur.

Le Gouvernement s'est efforcé sans relâche de développer le commerce extérieur du Canada. Depuis la dernière session du Parlement, des ministres de la Couronne se sont rendus en Grande-Bretagne et dans d'autres pays pour prendre part en personne à la négociation d'accords commerciaux. A l'heure actuelle, le ministre du Commerce est en route vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande, où il discutera des changements à apporter aux accords existants.

Vous apprendrez avec plaisir que les Gouvernements de Sa Majesté, pour le Royaume-Uni et pour le Canada, se sont mis d'accord, en principe, sur une nouvelle convention de commerce, dont vous serez appelés à approuver le texte au cours de la présente session.

Grâce à l'aide et à la collaboration de la Commission nationale de placement, on a avancé la solution du problème du chômage et de l'assistance. Les camps de chômeurs ont été fermés le 1er juillet. L'inscription des assistés est terminée. Le Dominion a conclu des accords avec les provinces au sujet d'un plan de placement agricole, grâce auquel des milliers de célibataires sans foyer ont trouvé du travail. Un plan pour l'amélioration des habitations a été mis en œuvre. Toutefois, en dépit de ces mesures et de l'augmentation notable des offres d'emploi, la nécessité de pourvoir aux besoins des nombreuses personnes assistées reste au premier plan de nos problèmes.

Des dispositions seront prises, de concert avec les provinces, pour aider à l'établissement des jeunes gens sans emploi.

Au cours de l'été, on a adopté un vaste programme pour parer à la grave situation causée par l'intense sécheresse qui s'était étendue à une grande partie de l'Ouest canadien.

La fusion et la centralisation de certains services de l'administration, qui avaient été décrétées au cours de la dernière session, ont été effectuées. Le Bureau des gouverneurs de la Société Radio-Canada et le Conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada ont été nommés et sont entrés en fonctions. Par suite de l'achat d'actions et de la nomination d'administrateurs, mesures autorisées par le Parlement, le Gouvernement a acquis une part prépondérante dans la propriété de la Banque du Canada, ainsi que la haute main sur son administration.

Vous serez saisis de mesures législatives se rapportant à la création d'un service aérien transcanadien, à l'extension des pouvoirs de la Commission des chemins de fer, et à la revision de l'armature financière des Chemins de fer Nationaux du Canada. Vous serez appelés à étudier, entre autres, des projets de loi destinés à faciliter les prêts affectés aux réparations et à l'amélioration des habitations rurales et urbaines, à modifier et codifier les lois relatives aux coalitions commerciales et industrielles, et à accorder des pensions aux aveugles avant l'âge de soixante-dix ans. Une proposition vous sera soumise relativement au paiement, au moyen de tout numéraire ou devise ayant cours légal, des dettes qui actuellement doivent être acquittées en or ou monnaie d'or.

Membres de la Chambre des communes,

Les comptes publics de la dernière année financière et le budget des dépenses de l'année prochaine seront soumis à votre examen.

Honorables membres du Sénat,

Membres de la Chambre des communes,

En vous invitant de nouveau à donner toute votre attention aux questions importantes dont vous serez saisis, je prie la Divine Providence de vous guider et de bénir vos délibérations.

La Chambre des communes se retire.

Il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de se retirer.

Le Sénat reprend sa séance.

ABDICATION DU ROI ÉDOUARD VIII

MESSAGE DE SA CI-DEVANT MAJESTÉ

L'honorable M. DANDURAND: Honorables membres du Sénat, le premier ministre a reçu de Son Excellence le Gouverneur général un message de Sa ci-devant Majesté Edouard VIII, en date du 10 novembre 1936, et l'acte d'abdication d'Edouard VIII, portant la même date.

Le message fait part de la décision finale et irrévocable de Sa ci-devant Majesté de renoncer au trône auquel il succéda à la mort de son père, et fait connaître l'acte d'abdication signé ce jour-là par le roi Edouard VIII.

Par ordre du roi Edouard VIII, des originaux de l'acte d'abdication et du message, signés chacun de la propre main de Sa ci-devant Majesté, ont été expédiés du palais de Buckingham le 10 décembre 1936, par la poste, à Son Excellence le Gouverneur général.

Le texte de l'acte d'abdication et du message de Sa ci-devant Majesté a été communiqué par câblogramme à Son Excellence le Gouverneur général le matin du 10 décembre 1936, et immédiatement transmis par Son Excellence à ses ministres.

Les originaux du message et de l'acte d'abdication sont présentement entre les mains du premier ministre. A moins que les honorables membres soit du Sénat, soit de la Chambre des communes conseillent d'agir autrement, le premier ministre a l'intention de les faire déposer aux archives du conseil privé, où ils seront conservés en lieu sûr.

Monsieur le président, je remets entre vos mains une copie au photostat de chacun de ces documents; vous les lirez aux honorables membres et les déposerez ensuite parmi les archives de notre Chambre.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, j'ai en main un message de Sa ci-devant Majesté le roi Edouard VIII, en date du 10 décembre 1936, lequel se lit comme suit:

Fort Belvedere,
Sunningdale,
Berkshire.

Après de longues et sérieuses réflexions, j'ai pris la détermination de renoncer au trône sur lequel je suis monté à la mort de mon père, et ce message est l'expression de ma décision définitive et irrévocable.

Me rendant compte comme je le fais de la gravité de cette mesure, je puis seulement espérer qu'elle sera comprise de mes peuples, ainsi que les raisons qui me l'ont inspirée. Je ne veux pas parler maintenant de mes sentiments personnels, mais je voudrais qu'on se souvint que le fardeau qui pèse constamment sur les épaules d'un souverain est si lourd qu'il peut seulement être porté dans des circonstances différentes de celles où je me trouve. J'ai l'impression de ne pas oublier le devoir qui m'incombe de mettre au premier rang les intérêts de l'Etat lorsque j'affirme en conscience qu'il ne m'est plus possible de remplir cette lourde tâche avec efficacité et à ma propre satisfaction.

En conséquence, j'ai signé ce matin un acte d'abdication dans les termes suivants:

"Je, Edouard VIII, roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur de l'Inde, déclare par les présentes avoir décidé irrévocablement de renoncer au Trône, pour moi-même et pour mes descendants, et je désire que le présent acte d'abdication prenne immédiatement effet.

En foi de quoi j'ai apposé mon seing aux présentes, ce dixième jour de décembre mil neuf cent trente-six, en présence des témoins dont les signatures apparaissent ci-après.

(Signé) Edward R.I.".

J'ai signé le présent acte en présence de mes trois frères, Leurs Altesses Royales le duc d'York, le duc de Gloucester et le duc de Kent.

J'apprécie vivement l'esprit qui a inspiré l'appel qui m'a été adressé de prendre une décision différente et j'y ai réfléchi très profondément avant d'arrêter ma décision définitive. Mais mon parti est pris. De plus, tout nouvel atermoiement ne pourrait être que préjudiciable aux peuples que j'ai essayé de servir comme prince de Galles et comme roi, et dont le bonheur et la prospérité sont le désir constant de mon cœur.

Je prends congé d'eux avec l'espoir sincère que la ligne de conduite que j'ai cru bon d'adopter est la meilleure en vue de la stabilité du trône, de l'empire et du bonheur de mes sujets. Je suis très sensible aux égards qu'ils m'ont toujours témoignés avant et après mon accession au trône et qu'ils auront, je le sais, au même degré envers mon successeur.

Mon plus vif désir est qu'on ne tarde pas à donner suite à l'acte que j'ai signé, et que toutes les mesures nécessaires soient prises immédiatement pour que mon successeur légitime, mon frère, Son Altesse Royale le duc d'York, accède au trône.

Edward R.I.

Le 10 décembre 1936.

L'acte d'abdication se lit comme suit:

Acte d'abdication

Je, EDOUARD VIII, Roi de Grande-Bretagne, d'Irlande et des territoires britanniques au delà des mers, Empereur de l'Inde, déclare par les présentes avoir décidé irrévocablement de renoncer au Trône, pour moi-même et pour mes descendants, et je désire que le présent acte d'abdication prenne immédiatement effet.

En foi de quoi j'ai apposé mon seing aux présentes, ce dixième jour de décembre mil neuf cent trente-six, en présence des témoins dont les signatures apparaissent ci-après.

Edward R.I.

Signé à Fort Belvédère en présence de
(Signé) Albert,
Henry,
George.

BILL DES CHEMINS DE FER

PREMIÈRE LECTURE

Bill A, Loi concernant les chemins de fer.—L'honorable M. Dandurand.

ÉTUDE DU DISCOURS DE SON EXCELLENCE

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, il est ordonné que le discours de Son Excellence le Gouverneur général soit mis à l'étude à la prochaine séance de la Chambre.

ADRESSE À SA MAJESTÉ LE ROI GEORGE VI

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, je donne avis que je proposerai, à la prochaine séance du Sénat une résolution présentant les hommages des membres du Sénat à Sa Majesté le roi George VI, à l'occasion de l'accession de Sa Majesté au trône, et lui exprimant, ainsi qu'à Sa Majesté la reine l'assurance de notre fidélité et de notre assistance.

Le Sénat s'ajourne à mardi dix-neuf janvier à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Mardi 19 janvier 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'apresmidi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

COMITÉ DE SÉLECTION

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que conformément à la règle 77, les sénateurs dont les noms suivent forment un comité de sélection chargé de désigner les sénateurs devant composer les différents comités permanents de la présente session, savoir: Les honorables sénateurs Beaubien, Buchanan, Graham, Horsey, Meighen, Sharpe, Tanner, White, et l'auteur de la motion; ledit comité devant faire rapport avec toute la diligence possible, des noms des sénateurs par lui désignés.

La motion est adoptée.

COMITÉ DES ORDRES PERMANETS

L'honorable M. DANDURAND propose:

Que tous les sénateurs présents pendant cette session composent un comité pour prendre en considération les us et coutumes du Sénat et les privilèges du Parlement et qu'il soit permis audit comité de s'assembler dans cette Chambre quand et comme il le jugera nécessaire.

La motion est adoptée.

ÉLOGE DES SÉNATEURS DISPARUS

FEU LES SENATEURS SMEATON WHITE ET CHARLES McDONALD

L'honorable RAOUL DANDURAND: J'ai le triste devoir de noter la disparition du sénateur Smeaton White, qui était parmi nous depuis quelque vingt ans. Son nom avait toujour été si étroitement uni à celui de la *Gazette* de Montréal qu'il était difficile de penser à lui sans songer en même temps à sa carrière. Depuis leur sortie du collège, ses contemporains étaient accoutumés d'attendre son journal chaque matin pour y lire les nouvelles domestiques et étrangères et les intéressants commentaires que suscitaient parmi les gens les plus réfléchis et conservateurs les diverses initiatives de la nation. Ses lecteurs sont d'avis que la *Gazette* de Montréal est une institution dont tout pays aurait droit d'être fier.

Je connaissais l'honorable Thomas White, journaliste de talent et son frère Richard White, le rédacteur-gérant; des fils dignes de leur père leur succédèrent.

Le journalisme et la politique se touchent de près. Le journaliste est naturellement versé dans les affaires publiques. Il est donc peu surprenant que trois membres de la famille soient parvenus au Parlement où ils ont fourni une carrière brillante. Notre collègue, qui avait occupé le fauteuil de gérant, était d'une nature modeste et réservée, mais lorsqu'il attint la pleine dignité de président de la compagnie et de membre du Parlement, il manifesta un plus vif intérêt la direction politique du journal, qui devint de plus en plus imprégné de ses opinions et de sa personnalité. Grâce à lui, la *Gazette* attint au sommet du monde journalistique. On me permettra de dire que bien des fois, alors que je me trouvais en Europe, je vis des moments critiques où la presse européenne était remplie, sur les événements qui se précipitaient tout près d'elle, de nouvelles accompagnées de commentaires. Lorsque la *Gazette* arrivait, six ou huit jours plus tard, j'étais fier de concéder la palme au journal de mon pays. La distance semblait lui conférer une perspective plus juste et une appréciation plus large.

Il me semble que ce que je dis de son œuvre plairait grandement à feu notre collègue. Son expérience, son jugement et ses avis étaient précieux à cette Chambre et à l'Etat qu'il servit dans plusieurs sphères. Pour lier plus étroitement ensemble l'Est et l'Ouest du pays, il invitait souvent des groupes de sénateurs à visiter nos centres industriels, pour les familiariser avec les principales entreprises de l'Est. Il était, dans toute l'acceptation du terme, un citoyen, et un citoyen épris de l'intérêt public.

Je sais que le Sénat se joint à moi pour offrir à ses parents et à sa famille journalistique notre très sincère sympathie à l'occasion de la perte qu'ils viennent de subir.

Le Sénat aurait été heureux d'accueillir l'honorable Charles McDonald après sa nomination à notre Chambre en décembre 1935. Malheureusement, la maladie empêcha qu'il fût présenté à Son Honneur le Président. Elu à la Chambre des communes en 1925, il offrit généreusement son siège au très honorable M. King, notre premier ministre. Le Sénat offre ses sympathies à la famille de feu M. McDonald.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Je n'avais pas le plaisir de connaître le sénateur McDonald dont vient de parler l'honorable leader de la Chambre. Il résidait à Prince-Albert depuis plusieurs années, et partit de là pour Vancouver, où il habitait au moment de sa nomination parmi nous. Il est naturel d'attendre que nous exprimions nos regrets à ceux qui dépendaient de lui, et nous n'y manquerons pas. Nous offrons nos sympathies à sa famille en deuil et déplorons le fait que nous n'avons pu profiter de ses talents, comme nous aurions sans doute tous aimé à le voir présent ici.

Nous tous qui siègeons à gauche apprécions pleinement le généreux hommage prononcé par le leader du Sénat à la mémoire de l'un de nous, l'honorable Smeaton White, qui était, depuis longtemps, l'un de nos collègues. J'ai eu l'avantage de connaître le défunt dès mon entrée dans la vie publique, ce qui remonte déjà loin, presque trente ans. Naturellement et nécessairement, j'avais suivi sa carrière d'homme éminent dans les affaires, d'homme dont la vie politique était active et indépendante; il m'intéressait surtout à un titre rare au Dominion, celui d'avoir assuré l'établissement d'un grand journal.

L'honorable sénateur White s'intéressait à nombre d'entreprises commerciales. Et comme vient de le dire l'honorable leader de la Chambre, il avait pris à tâche de faire connaître et apprécier aux gens des confins de notre Dominion les grandes entreprises industrielles de certaines régions. Par ses efforts, il sut accomplir beaucoup de bien, un bien tout à fait nécessaire parmi nous, où les énormes dis-

tances entraînent forcément une différence de sympathies dont n'ont pas à souffrir les pays de moins d'étendue.

Je parlais de son indépendance en politique. Il est vrai qu'il penchait toujours vers la stabilité, la solidité, vers le point de vue que nous qualifions volontiers de conservateur, mais à coup sûr, il le faisait par principe, et jamais à cause de considérations personnelles. Il était bien au courant de la chose politique au Canada, aussi bien que dans le monde entier.

Voilà les qualités qui en faisaient un magnat de la presse, et c'est à ce titre qu'il a atteint la plus haute distinction. Je ne crois pas pécher par partialité en disant qu'à ma connaissance, nul pays ne jouit jamais d'un journal national d'une utilité plus saillante que celle de la *Gazette* de Montréal. C'est un journal qui fait l'orgueil des Canadiens de tous les partis politiques, surtout de ceux qui s'occupent d'affaires commerciales domestiques ou internationales. Elle fut et elle reste une institution de premier ordre. Dans une large mesure, c'est l'œuvre du sénateur Smeaton White. Celui qui arrive à un tel résultat pour son pays accomplit une tâche que n'apprécie peut-être pas le citoyen ordinaire, bien qu'elle soit essentielle. A notre collègue qui créa et agrandit la *Gazette* qu'il vient de quitter, nous payons un tribut de sincère respect. Je me joins à l'honorable leader du Gouvernement pour demander que nos sympathies unanimes soient transmises aux associés en affaires de feu notre collègue, ainsi qu'aux membres de sa famille.

ADRESSE À SA MAJESTÉ LE ROI GEORGE VI

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables membres du Sénat, je désire proposer l'adoption d'une adresse à Sa Majesté, laquelle proposition sera appuyée par mon très honorable vis-à-vis (le très honorable M. Meighen), et sans aucun doute adoptée à l'unanimité de la Chambre. Voici l'adresse:

Résolu: Qu'une humble adresse soit présentée à Sa Majesté le Roi dans les termes suivants:

A Sa Très Excellente Majesté le Roi.

Très Gracieux Souverain,

Nous, membres du Sénat du Canada, réunis en Parlement, désirons présenter nos hommages à Votre Majesté à l'occasion de Son avènement au Trône et Lui transmettre, ainsi qu'à Sa Majesté la Reine, l'assurance de notre loyauté et de notre appui étroitement unis.

Au jour de l'an, les sujets de Votre Majesté au Canada, de concert avec ceux des autres parties de l'Empire britannique, ont vivement apprécié le gracieux message de Votre Majesté, renfermant les vœux les plus ardents pour le bien-être et le bonheur de Vos peuples et Vous consacrant, ainsi que la Reine, à leur service. Nous croyons que, grâce aux bénédictions de la divine Providence, Votre Majesté trouvera la direction et la force nécessaires pour faire face aux responsabilités de Son noble héritage et réclamer son dessein d'affermir les bases d'une confiance et d'une affection mutuelles entre le Souverain et Son peuple.

Nous prions Dieu qu'au milieu de la confusion qui règne dans le monde et de l'incertitude des temps, le Trône de Votre Majesté soit établi sur la justice; que les Conseillers de Votre Majesté soient guidés par la sagesse; et que toutes les entreprises du règne de Votre Majesté conduisent au bon gouvernement de Vos peuples, à la conservation de la liberté, de même qu'à l'avancement de l'union et de la paix.

Il est à peine nécessaire pour moi d'ajouter quoi que ce soit. Toutefois, je suis porté à établir un parallèle entre George V et George VI, le père et le fils. Comme son père, notre Souverain est un deuxième fils, et comme lui il embrassa la carrière navale. Tout comme son père, il est modeste, sans prétention et rempli de bonté. Comme lui, il préfère avant tout la vie familiale. A l'instar de son père, il a l'avantage d'avoir près de lui une charmante épouse et comme lui, il a le souci du bien-être public et fait preuve d'une sympathie pratique à l'égard de la population.

Le Roi a été le président actif de plusieurs organisations sociales, dont la principale fut la Société du bien-être des ouvriers industriels.

Le peuple aimera son roi et sa reine pour ces qualités d'esprit et de cœur qui représentent son propre idéal et constituent les éléments du caractère britannique.

Dieu a béni nos Souverains en leur donnant deux filles intelligentes et aimables qui viennent ensoleiller leur foyer. Je ne puis que répéter l'ardente prière exprimée dans la présente résolution: que la Divine Providence continue de les guider et de leur accorder un long et heureux règne.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables messieurs, c'est avec plaisir que je me lève pour appuyer la résolution conçue en des termes si heureux et qui a été si aimablement proposée par l'honorable leader du Sénat. On ne saurait rien ajouter aux paroles exprimées par les chefs de l'autre Chambre, paroles que confirma le leader de la nôtre, en vue d'appuyer la motion que nous sommes tous fiers d'approuver. J'estime que le premier ministre n'a jamais prononcé un discours plus impressionnant, plus châtié et plus approprié que celui qu'il a fait en présentant cette résolution dans l'autre Chambre.

Nous ne pouvons nous empêcher de nous rappeler les tristes circonstances qui ont abouti à l'abdication de Sa ci-devant Majesté le roi Edouard VIII et à l'accession au trône de son frère, le duc d'York, aujourd'hui le roi George VI. A mon avis, il ne nous

appartient pas de commenter inutilement, et encore moins de critiquer les événements qui ont retenu l'attention de l'univers et qui ont amené la chute d'un roi, de même qu'ils ont conduit à l'accession au trône d'un autre dans le plus grand empire que le monde ait jamais connu. Ces événements, c'est avec regret que nous devons nous les rappeler, mais nous devons nous réjouir de la manière dont la nation a été dirigée à ce moment. Nous ne pouvons avoir pour notre ancien monarque que des sentiments de sympathie, voire même d'affection. Nous ne voulons pas critiquer. Cependant, nous sommes heureux de constater que dans son cercle familial un successeur est venu en qui repose la confiance unanime qu'il assumera les hautes fonctions qui lui sont dévolues et qu'il s'acquittera de ses devoirs onéreux comme l'ont fait ceux de sa lignée au cours des années récemment écoulées.

L'honorable leader du Gouvernement nous a signalé avec à propos les qualités qui distinguent le roi George VI. Ce sont des qualités que nous aimons retrouver dans la personne du roi de la Grande-Bretagne,—notre souverain,—parce que nous savons qu'elles s'adaptent bien au grand système constitutionnel qui nous régit. Nous sentons qu'elles sont essentielles au bon fonctionnement de ce système, et nous les prisons encore parce que nous les retrouvons chez son père, d'heureuse mémoire. Nous sommes d'autant plus confiants parce que nous sommes assurés,—et ceux d'entre nous qui ont eu l'honneur de le connaître quelque peu sont en mesure de nous confirmer dans cette assurance,—qu'il est le successeur de son père non seulement au sens légal, mais qu'il a aussi hérité de ses aptitudes, de son ardeur au travail, et de ses vertus.

J'appuie la motion bien sincèrement et avec beaucoup de confiance.

(La motion est adoptée.)

Le très honorable M. Dandurand, appuyé par le très honorable M. Meighen, propose:

Que Son Honneur le président signe ladite Adresse à Sa Très Excellente Majesté le Roi au nom du Sénat.

La motion est adoptée.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRÔNE

Le Sénat aborde l'étude du discours du trône lors de l'ouverture de la session.

L'honorable ADRIAN K. HUGESSEN propose qu'une adresse soit présentée à Son Excellence le Gouverneur général, afin de lui offrir les humbles remerciements de cette Chambre pour le gracieux discours qu'il a plu à Son Excellence de prononcer devant les deux Chambres du Parlement.

—En prenant la parole pour proposer l'adresse en réponse au discours du trône, honorables sénateurs, je sollicite votre bienveillante indulgence dans l'embarras où je me trouve, car c'est la première fois que je me lève devant cette auguste assemblée dont je fais partie depuis si peu de temps. A mon titre de nouveau membre de cette Chambre je me sens grandement touché de l'honneur immérité qu'elle m'a fait en m'admettant dans ses rangs, et je vous avoue que je ne suis pas beaucoup au fait de son fonctionnement, de ses prérogatives et de ce qu'on attend de moi. Dans un cas semblable il importe beaucoup de trouver quelqu'un qui se chargera de renseigner le nouveau venu sur le rôle que doit jouer cette assemblée dans la vie politique du pays. Ces renseignements j'ai eu la bonne fortune de les trouver dans l'éloquent discours qu'a prononcé le très honorable M. Meighen, le leader de l'opposition dans cette Chambre, en présence des membres du Canadian Club de Montréal le mois dernier.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. HUGESSEN: En ma qualité de sénateur pour le district d'Inkerman, je suis un des représentants de la minorité protestante de langue anglaise de la province de Québec. A ce titre, une des observations de mon très honorable ami m'a tout particulièrement intéressé. D'après la *Gazette* de Montréal il s'est exprimé ainsi qu'il suit:

Il est évident qu'à la Chambre haute incombe le devoir de tenir spécialement et particulièrement compte des droits des minorités et des différentes régions, de voir à ce que la majorité, exerçant tout son pouvoir à la Chambre des représentants où c'est le peuple qui est le maître, ne puisse pas ignorer les justes droits et privilèges des minorités.

Tel est sans aucun doute le cas. Mais, si les honorables sénateurs veulent bien me permettre de faire une digression pour un moment, je leur dirai que j'habite la province de Québec depuis près de trente ans. Or, je puis affirmer que jamais, durant cette période, je n'ai senti que je fais partie d'une minorité qui y vit seulement parce que la majorité veut bien l'endurer ou la tolérer. Avec l'honorable chef de notre groupe dans cette enceinte (l'honorable M. Dandurand) qui a plusieurs fois et si magnifiquement représenté notre pays aux assemblées de la Société des Nations, à Genève, je dirai, que nous avons résolu les problèmes que pose la question des minorités au Canada et dans la province de Québec. Nous n'avons pas chez nous ces problèmes compliqués, dangereux et parfois tragiques des minorités et des races.

Je veux parler de ces problèmes qui affligent et empoisonnent l'organisation politique de plus d'un pays d'Europe. Nous pouvons dire, je crois, que nous avons trouvé la solution du problème des minorités en nous fondant sur le respect mutuel. Dans la province de Québec nous nous respectons les uns les autres. Or, de ce respect nous passons bien vite à la sympathie et à l'entente. Il est vrai, honorables sénateurs, que je représente ici la minorité protestante dans la province de Québec, mais j'espère bien que le dernier geste que j'aurai à poser au Sénat sera celui de protester contre un empiétement quelconque sur les droits de cette minorité.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGESSEN: Je vais maintenant parler un peu de quelques-uns des principaux points du discours du trône. Il est extrêmement réconfortant de savoir que le commerce extérieur du pays s'améliore et il est surtout agréable d'apprendre que les négociations avec la Grande-Bretagne pour un nouveau traité de commerce sont en bonne voie de réalisation. Tout le monde est d'avis, je crois, que c'est dans une augmentation du commerce international que réside la solution de la plupart des graves problèmes auxquels nous avons à faire face: le problème du chômage, le problème des déficits des Chemins de fer Nationaux, le problème de la dette nationale.

Le chômage, malheureusement, est encore à l'état aigu, particulièrement dans nos grandes villes, mais l'excellent travail accompli par la Commission nationale de placement va permettre à bref délai de mettre ce problème au point et, si je puis m'exprimer ainsi, de le démembrer.

Bien que cela puisse paraître présomptueux de ma part, je vais me permettre de soumettre une idée au Gouvernement; il me semble que, d'après l'expérience des autres pays, la meilleure méthode pour diminuer davantage le nombre des chômeurs serait, de toute évidence, d'encourager l'industrie du bâtiment, surtout la construction de logements. Un bon pas dans cette voie a été fait par le plan d'amélioration des logements mis en vigueur par la Commission nationale de placement mais je crois qu'on pourrait faire quelque chose de plus dans ce sens. L'industrie du bâtiment, avec tous ses métiers connexes, emploie et semble en mesure d'employer un bien plus grand nombre d'ouvriers et ce n'est pas une industrie sujette à une trop grande concurrence entre la machine et la main-d'œuvre. Les industries du bâtiment doivent employer des ouvriers et ceux-ci ne peuvent pas être remplacés par des machines comme dans certaines industries.

Voici en quels termes le discours du trône parle des affaires extérieures:

La situation internationale continue de causer bien des inquiétudes.

Cela amène immédiatement la question de savoir quel rôle notre pays devrait jouer dans le domaine international. Deux opinions extrêmes sont émises sur ce sujet. La première consiste dans ce que l'on pourrait appeler le point de vue de l'isolement. Ses tenants sont d'avis que, abstraction faite des obligations que nous pouvons avoir en qualité de membres du Commonwealth des nations britanniques ou en qualité de membres de la Société des Nations, nous devons nous tenir entièrement à l'écart des affaires extérieures, autrement dit vivre pour nous seuls. En second lieu il y a le point de vue de l'impérialiste ardent qui nous dit que, en notre qualité de membre de l'Empire britannique, nous sommes inévitablement et directement touchés par tout ce qui se passe dans le monde entier.

J'estime qu'il y a des objections à ces deux points de vue extrêmes. Prenons en premier lieu le point de vue impérialiste. Je ne crois pas qu'on puisse nier que l'opinion publique de notre pays n'approuverait jamais l'idée que le Canada devrait intervenir par la force armée dans un conflit, si peu important ou si éloigné de notre pays qu'il soit, simplement parce qu'une autre région de l'Empire est engagée dans ce conflit.

Mais l'objection s'applique aussi, me semble-t-il, au point de vue du tenant de l'isolement. Supposons que la Grande-Bretagne soit en guerre avec quelque autre grande puissance. Je ne crois pas du tout que l'opinion publique au Canada tolérerait jamais un état de choses dans lequel non seulement nous nous tiendrions à l'écart du conflit, mais nous entreprendrions de vendre à la puissance ennemie des munitions et du matériel de guerre qui serviraient à combattre la Grande-Bretagne. Il me semble que le moins que nous puissons faire dans des circonstances de ce genre serait de mettre fin aux relations commerciales avec la nation ennemie.

Comme il arrive souvent dans le cas d'opinions extrêmes, les deux sont probablement fausses et la vraie attitude que doit prendre notre pays est de se tenir dans un juste milieu. J'imagine que la seule chose qui nous reste à faire actuellement est d'adopter une ligne de conduite quelque peu analogue à celle que la Grande-Bretagne semble suivre en Europe,— ne pas prendre d'attitude tranchée, mais attendre les événements et si, en définitive, une crise se déclare, décider l'attitude que nous devons prendre à la lumière des circonstances,

tout en continuant dans l'intervalle d'appuyer la Société des Nations. Comme le dit le discours du trône, que tous nos efforts tendent à la rendre plus agissante que par le passé.

Dans le domaine des questions internationales il est une chose qui, je l'espère, est assurée, c'est que le peuple canadien n'a aucun attrait pour un Etat totalitaire, qu'il se qualifie de nazi, faciste ou communiste. Nous avons foi dans les droits de la démocratie et dans les droits de l'individu. Nous ne saurions prendre fait et cause pour les régimes politiques qui traitent leurs ressortissants comme du bétail que l'on conduit à l'abattoir pour la plus grande gloire de l'Etat; des régimes qui se lancent dans des aventures dangereuses au point de vue international afin de relever le prestige d'un dictateur régnant ou dans le but de détourner l'esprit de leurs malheureux ressortissants des misères économiques et politiques qu'ils endurent.

Le discours du trône parle des relations excessivement satisfaisantes qui existent entre les pays du continent de l'Amérique du Nord et de la visite du président des Etats-Unis, au cours de l'été dernier. Or, ces relations se sont encore resserrées, en ces dernières semaines, du fait de la Conférence panaméricaine et de la présence du président Roosevelt à ce congrès. Suivant moi, tous ceux qui ont lu le discours prononcé là-bas par le président des Etats-Unis pour défendre le régime de la démocratie et le droit à la liberté de parole, conviendront que le Canada partage absolument les sentiments qu'il a exprimés en l'occurrence,—de nobles sentiments noblement formulés.

Honorables membres du Sénat, en proposant l'adoption de la résolution qui est inscrite à mon nom, je terminerai mes remarques en remerciant les honorables membres de la bienveillance et de la patience avec lesquelles ils m'ont écouté.

(Texte)

L'honorable GEORGES PARENT: Honorables sénateurs, je ne sais si l'on doit qualifier de bonne fortune l'occasion d'appuyer l'adresse en réponse au discours du trône.

Il y a près de 32 ans, un semblable devoir m'incombait, et je devais, en 1905, à la Chambre des Communes remplir les mêmes fonctions qu'aujourd'hui.

Aussi cette coïncidence, si je puis me servir de cette expression, rappelle forcément que, si l'on n'est plus jeune, et que si l'enthousiasme n'est pas aussi vibrant, l'on peut dire tout de même comme dans la chanson:

Je ne suis plus jeune et je chante encore.

Mêlé depuis tant d'années à des questions politiques que j'ai vu surgir et que j'ai été,

plus souvent qu'à mon tour, appelé à combattre ou à défendre, il me sera sans doute permis, j'ose le croire, d'exprimer quelques considérations générales que l'on peut tirer du discours du trône.

Ma tâche sera d'autant plus agréable que l'honorable sénateur d'Inkerman, par l'éloquent discours qu'il vient de prononcer, a su la rendre plus facile.

Pendant les vacances parlementaires, notre patrie canadienne n'a guère entendu que des paroles de paix, comme celles qui ont été échangées lors de la visite mémorable du Président de la République américaine, reçu par les autorités du Canada avec les égards dus à son rang.

La situation, toutefois, n'est pas la même en Europe. Peu après le triomphe de la puissance italienne, obtenu dans des conditions qui firent à différentes reprises redouter un conflit plus grave, nous avons vu la plus atroce des guerres civiles éclater en Espagne. On dit que c'est le premier choc entre deux idées qui nous paraissent extrémistes: le communisme et le fascisme. Ce spectacle oblige les démocraties à réfléchir. A distance, il semble que ces deux contractions rigoristes de gouvernement enlèvent aux peuples, aux classes et aux individus, toutes leurs libertés. Sous le régime dictatorial, le droit à l'initiative devient le privilège d'une oligarchie militaire ou révolutionnaire. Et les preuves ne manquent pas pour affirmer que ces deux manifestations de l'orgueil raciste deviennent un danger réel pour le monde entier.

Pendant cette période de haute tension internationale, il est réconfortant de voir le gouvernement britannique faire preuve de tant de sagesse, de patience et de diplomatie. Mais c'est dans un drame réaliste et poignant que l'Angleterre s'est révélée plus grande encore par sa puissance morale que par sa puissance impériale. Peut-être convient-il de régler à cet égard notre discrétion sur celle du discours du trône qui ne fait que mentionner deux événements d'une importance considérable pour les institutions britanniques: un roi abdique, son frère le remplace. Dans les graves décisions que le Parlement anglais a dû prendre en ces circonstances pénibles, les gouvernements britanniques d'outre-mer ont été consultés. Leur concours a renforcé, comme il convenait, l'attitude admirable et ferme de l'homme d'Etat qui, à cette heure tragique, a su sauver la monarchie constitutionnelle par l'intervention appropriée d'une saine démocratie.

L'heureux dénouement de ce drame se produira dans les fêtes du couronnement, lorsque Sa Majesté George VI, entouré de sa famille, de ses hommes liges, des représentants de tous les pays du Commonwealth et de l'Empire

britannique, recevra la couronne dont l'honneur a été maintenu par les gardiens de la Constitution.

Tout de suite après ce glorieux épilogue, les Ministres des Dominions seront conviés à la table du Conseil impérial. Ils auront à étudier avec prudence et à résoudre, si possible, quelques-uns des graves problèmes qui sollicitent leur intelligence, leur énergie et le sens de leurs obligations de solidarité morale et politique. Confiance en la sagesse de nos chefs est ce qu'il faut dire, confiance en la conception parfaite du devoir qui leur incombe, confiance en leur connaissance vécue des vœux légitimes de la nation canadienne. Ils seront d'ailleurs dans une position fort avantageuse pour faire ressortir les bienfaits de l'amitié et de la coopération internationale. Oui, tant avec la nation-mère et les nations-sœurs de la société britannique qu'avec la grande nation américaine, sa voisine, et d'autres nations amies, le Canada est enfin sorti victorieusement de la crise économique, et une ère de progrès s'est ouverte pour lui. Par ses dispositions libérales envers tous les peuples de bonne volonté, le pays canadien active de jour en jour son commerce extérieur. Sans aggravation des impôts, le Gouvernement du Canada sort de ses embarras financiers; il mettra bientôt fin à une longue série d'exercices déficitaires, et pourra se porter au secours des administrations provinciales qui pourront et sauront donner des gages de prudence et de modération.

Il n'est pas nécessaire de préciser davantage, devant une assemblée bien au courant de toutes les activités et de toutes les ambitions d'un peuple aux énergies duquel elle sait à l'occasion donner des avis, des exemples et des encouragements pratiques.

Cependant, il faut bien l'admettre, il reste encore beaucoup à faire pour le rétablissement des chômeurs et l'organisation d'une aide raisonnable aux nécessiteux. Trop nombreuses sont encore les personnes auxquelles dame fortune refuse de sourire. Sous une direction active et intelligente, la Commission de placement a déjà si bien fait que des journaux financiers sérieux prévoient que, dans un an, il ne sera plus nécessaire de recourir aux octrois spéciaux pour les secours directs aux victimes de la crise.

C'est peut-être anticiper sur les résultats trop merveilleux d'une heureuse initiative ministérielle, mais c'est un compliment et un encouragement à ceux qui ont ainsi rempli de confiance les classes dirigeantes de notre société. C'est l'industrie du bâtiment qui a été la dernière à profiter des temps meilleurs; mais elle est en train, sous l'impulsion officielle, d'assurer du travail à une catégorie particulièrement intéressante de nos travailleurs urbains.

Le Gouvernement pourvoit également aux besoins de certaines populations agricoles, spécialement dans l'Ouest, afin de compenser pour le dommage que les tourbillons de sable ont fait subir à leurs établissements. Les ressources d'un jeune pays comme le Canada sont innombrables, et son potentiel de richesse future est incalculable; mais les leçons du passé nous préviennent d'accidents possibles contre lesquels le gouvernement a le devoir de prémunir le pays.

Ces malheurs dont certaines provinces ont été frappées, la province de Québec les comprend, elle partage ces infortunes et, en payant sa part sans murmurer, démontre par là même qu'elle s'associe de bonne grâce et de tout cœur à tout ce qui est canadien.

C'est la réponse à ceux des provinces anglaises, qui croient à l'existence des mouvements séparatistes dans la province de Québec, mouvements qui moins que jamais n'ont raison de se produire.

A ceux qui s'intéressent avec bienveillance ou avec crainte au mouvement des idées dans la province de Québec, il est bon de dire que, dans toutes les affaires nationales, la jeunesse de Québec réagit à peu près comme la jeunesse des provinces anglaises. Lorsqu'on lui parle des progrès étonnants de Vancouver, elle s'en réjouit. Cela réflète son état d'âme. La jeunesse canadienne d'origine française est fière de sa patrie; elle sait que la possession de cet immense et riche domaine peut faire l'objet des convoitises étrangères. Elle se rend compte qu'il ne lui appartient qu'en tant qu'elle saura le défendre contre les ennemis du dehors et du dedans. Mais partout la jeunesse est avide de profiter immédiatement des ressources que la Providence a mises à sa portée. Elle a probablement raison, à Québec, de prétendre que le facteur ferroviaire aide moins à son progrès que dans les provinces anglaises. Elle désire que l'on active le développement de son domaine minier en lui ouvrant de nouvelles avenues vers le nord. Le tracé et les remblais d'une voie ferrée ont été abandonnés entre le Lac Saint-Jean et la région de Chibougamau. Gaspé, Rimouski et certaines régions de Montréal requièrent des voies ferrées. En compensation des chemins de fer qu'on a dû lui enlever pour des raisons économiques, pourquoi le gouvernement n'aiderait-il pas notre jeunesse à pousser son énergie de ce côté? Chez nous aussi, on redoute les phénomènes qui provoquent l'érosion humaine. Et il n'est pas désirable qu'une partie de notre population se perde par l'émigration. Ces sentiments n'ont rien de redoutable pour qui que ce soit: c'est une façon naturelle et courageuse d'affirmer son patriotisme canadien.

Non, Québec n'a pas et ne peut avoir l'intention de s'isoler en se séparant des autres

provinces. Au contraire, elle veut s'associer plus activement à la chose publique en réclamant pour les siens leur part équitable dans l'administration. Elle vise à des liens plus accentués et plus resserrés, si possible, pour que les Canadiens de toute origine dirigent leurs forces vers un Canada toujours plus grand et plus prospère.

J'ai l'honneur d'appuyer la motion qui vient d'être présentée.

(Traduction)

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, ce n'est pas simplement pour observer les convenances d'usage que je félicite le parrain de la motion présentement à l'étude (l'honorable M. Hugessen). Tous ceux qui l'on entendu admettront que le nouveau sénateur manifeste un style parlementaire qui ne peut qu'honorer notre Chambre, comme il honorerait du reste toute autre Chambre; clairement, il est déterminé de se joindre aux membres actifs de la section active du Parlement canadien.

Quelques SÉNATEURS: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le félicite chaudement de la manière dont il a rempli sa tâche. Il ne se méprendra pas sur le sens de mes paroles si j'ajoute qu'à part les qualités que j'ai déjà mentionnées, je prise la brièveté de son discours, et je me permets d'ajouter que cette qualité, hélas, est plus générale au Parlement du pays où notre collègue a passé son enfance que dans les enceintes de celui où il pénètre.

Inutile de féliciter l'honorable sénateur de Kennebec (l'honorable M. Parent), qui a appuyé la motion. Ce n'est plus une recrue de la vie publique, c'est un vétéran qui porte des cicatrices. Peut-être n'en a-t-il pas reçu autant que le demandait le bien du pays, mais il faut en blâmer son adresse politique. Point n'est besoin de le féliciter: c'est un gladiateur passé maître.

Pendant que j'y suis, il me semble bien d'exprimer ma satisfaction des dernières nominations à notre Chambre, y compris celle de l'auteur de la motion. On me pardonnera peut-être si, contrairement à la coutume générale, j'ajoute le nom de celui qui nous arrivera bientôt de la côte du Pacifique A mon avis, la nomination de M. Farris, maintenant le sénateur Farris, est tout à l'honneur du ministère qui l'a faite; ce monsieur sera un ornement pour le Sénat, car c'est un homme d'habileté, d'énergie et déterminé de se rendre utile.

Il m'appartient maintenant de faire quelques commentaires. Ils seront brefs, parce que d'après l'opinion autorisée citée par le premier orateur sur le rôle du Sénat et à laquelle je me soumets humblement et modestement, nous ne sommes pas en premier lieu une assemblée de discussion. Nous n'avons pas encore abordé notre travail régulier; notre tâche n'est pas encore préparée; et en attendant nous pouvons profiter de l'occasion pour parler de certaines questions qui en ce moment occupent sans doute l'esprit d'une grande partie de notre peuple.

Le discours du trône traite de questions d'intérêt général. Je m'arrêterai d'abord au passage qui dit que le Gouvernement s'est efforçé sans relâche de développer le commerce du Canada, comme le démontre sans doute le fait que des ministres de la Couronne se sont rendus en Grande-Bretagne et dans d'autres pays pour prendre part en personne à la négociation d'accords commerciaux. Nous savons tous que des ministres de la Couronne ont visité la Grande-Bretagne et d'autres pays. Ces excursions ont atteint des proportions sans précédent l'été dernier, je crois, car il ne restait au pays qu'un vestige du Gouvernement. Neuf ministres ont traversé l'Atlantique et pérégriné en Europe, et on nous dit qu'ils ont réussi à faire modifier l'accord commercial avec la Grande-Bretagne. Un autre ministre se dirige en ce moment vers la Nouvelle-Zélande et l'Australie. Ces voyages sont nécessaires dans une certaine mesure je l'admets, mais à un moindre degré,—d'ordinaire à un degré beaucoup moins considérable,—qu'on le fait actuellement. Cependant je ne prétendrai pas, comme le fait ce grand journal indépendant de Toronto, que ces excursions de ministres du Cabinet par tout l'univers sont une preuve de l'attachement au devoir et du labeur ardu qu'on attend de la part d'un gouvernement.

Le discours du trône parle ensuite du travail accompli par la Commission nationale de placement. L'honorable sénateur qui a proposé l'adoption de l'Adresse (l'honorable M. Hugessen) a félicité la Commission de ce qu'elle a fait et il a déclaré qu'en suivant la ligne de conduite actuelle on diminuerait le nombre des chômeurs au pays. Je ne critique pas le travail de la Commission. En une occasion antérieure j'ai félicité le Gouvernement d'avoir choisi le personnel en question, du moins quant à son président, et je n'ai aucun reproche à adresser aux autres membres. Personne ne pourrait faire mieux que M. Purvis, je crois, et il a bien fait jusqu'à présent. Mais a-t-on obtenu des résultat qui en valent la peine, honorables sénateurs? Malheureusement le nombre de nos chômeurs n'a pas diminué. On a préparé un programme comportant l'amélioration des logements et le Gouvernement, en alliant la politique à

l'ostentation, a affecté 50 millions à ces fins comme preuve de son intérêt dans ce programme. En vertu de ce plan les personnes qui désirent rénover ou améliorer leurs maisons peuvent emprunter des banques, si ces dernières veulent bien consentir ces prêts, à un taux d'intérêt équitable, ce qui ne veut pas dire bas. Si les banques subissent des pertes de ce chef, le Gouvernement assumera la reponsabilité du montant prêté jusqu'à concurrence de 15 p. 100 et remboursera cette somme. Je suppose que les banques seront plus disposées à consentir des prêts sachant qu'il leur suffira d'obtenir des garanties jusqu'à concurrence de 85 p. 100 des prêts pour ne pas subir de pertes. Il est fort possible que ce projet serve à amorcer la construction et à stimuler l'industrie du bâtiment. J'espère qu'il en sera ainsi. Cependant, bien que ce programme ait été formulé il y a plus d'un an, je constate que la somme prêtée par les banques à cette fin atteint l'énorme chiffre d'un million. Ainsi en cas de perte le Gouvernement ne pourrait pas perdre plus de $150,000.

Il reste donc une part substantielle de ces 50 millions au Gouvernement. Je me demande si le Gouvernement en votant cette somme a cherché à savoir quelles relations il pourrait y avoir entre cette somme et les déboursés réels qu'entraînerait son programme. Je n'ai adressé qu'un reproche à la Commission, c'est que son travail était certainement du ressort du Gouvernement même. Je sais que le Cabinet renferme des hommes compétents; je les ai côtoyés de près. Y a-t-il quelqu'un dans cette Chambre qui, connaissant bien un membre du Gouvernement, et la plupart des autres assez bien, serait d'avis que ce plan dépasse les capacités de la présente administration? Ce projet n'est pas bien compliqué; sa conception ne demande pas des aptitudes de grande envergure. Les résultats obtenus jusqu'à présent à ce sujet ne semblent pas dignes d'une mention dans le discours du trône.

Il est question ensuite de certaines nominations. Personne ne se plaindra d'une rareté de nominations, car on en a fait un nombre considérable. On a nommé les membres du Conseil d'administration des Chemins de fer Nationaux, de même que le Bureau des Gouverneurs de la Société Radio-Canada, et nombre d'autres personnes dont il n'est pas fait mention ici.

La structure financière du National-Canadien sera revisée. Je ne veux pas dire que certaines mises au point d'assez peu d'importance n'auraient pas leur raison d'être, en vertu desquelles seraient biffées des livres du réseau pour être portées à ceux de l'Etat et ajoutées à notre dette nationale certaines parties du capital dont on n'a jamais attendu aucun rendement, qui constituaient plutôt à vrai dire des contributions d'ordre politique à l'exécution de grandes entreprises nationales. Mais si l'on va plus loin dans l'abaissement du capital, si l'on se propose simplement de donner à l'exploitation du réseau une apparence meilleure que la réalité, le résultat de l'opération sera nuisible; il ajoutera aux difficultés du Parlement et au fardeau que doit supporter le contribuable. Un enfant comprendrait comment il peut être nuisible. Certaines personalités éminentes du monde de la finance, je ne l'ignore pas, ont préconisé l'abaissement du capital jusqu'au niveau de la valeur réelle, comme ils disent. Aucun prince de la finance ne me fera partager son avis sur ce point. Je veux qu'on nous présente le réseau National sous ses véritables couleurs, que le crédit et le débit de ses bilans reflètent la vérité, tout simplement. Si l'on n'expose pas toute la vérité, si l'on n'indique pas l'état réel du réseau, on favorisera la prodigalité, les politiques fausses et nous serons témoins de l'une et des autres.

Certaines paroles de celui qui a proposé l'adresse me portent à examiner d'autres passages du discours du trône. Mes remarques sur ce sujet peuvent se rattacher à cet extrait du discours du trône:

> La situation internationale continue de causer bien des inquiétudes. A sa réunion de septembre, l'assemblée de la Société des Nations a sérieusement envisagé les effets que de récents incidents peuvent avoir sur l'action de la Société, et elle a désigné une commission, dont le Canada fait partie, pour étudier l'application des principes du Pacte.

Je crois saisir la signification de ce passage, honorables sénateurs, mais je n'en suis pas sûr. Ce texte ne veut pas dire grand chose. Mais la première phrase est lourde de sens: "La situation internationale continue de causer bien des inquiétudes." On invite le Parlement du Canada à alléger son anxiété en se joignant à la Société des Nations pour étudier avec le plus grand soin l'application des principes du Pacte. Je préférerais une méthode plus immédiatement pratique de traiter le problème qui cause véritablement de l'angoisse et de la terreur dans le monde et auquel le Canada doit faire face. On ne saurait douter que l'état de choses existant en Europe cause de l'anxiété à la plus grande partie des habitants de notre Dominion. Mes honorables collègues ont-ils pu causer d'un sujet quelconque avec beaucoup de gens à l'esprit réfléchi au cours de la dernière année sans que ces interlocuteurs, au cours de la conversation, ne leur aient demandé ce qu-ils pensaient de la situation en Europe, ce qui allait se produire et ce qui en résulterait

pour notre pays. Jamais, en temps de paix, n'ai-je constaté chez le peuple canadien une inquiétude aussi répandue au sujet de la situation mondiale en ce qui concerne ses propres intérêts. Il nous convient donc au moins de nous demander si nous agissons sagement et en hommes mûrs et avertis dans la situation qui se dresse devant nous.

J'ai lu un discours que le premier ministre de notre pays a prononcé à la dernière réunion de la Société des Nations. Je voudrais pouvoir le féliciter, comme je l'ai fait à propos d'un discours plus récent, des idées qu'il a exposées. Malheureusement, ce discours contient peu de passages auxquels je parviens à attacher le moindre sens. Si sens il y a, je n'arrive pas à le découvrir. Il me semble que toute réunion de la Société des Nations doive avoir pour but d'arrêter, à la suite des avis exprimés par les représentants des divers pays, des décisions en vue d'une action commune. Si tel n'est pas son but, si la Société ne peut rien réaliser en ce sens, je ne vois pas comment son existence puisse se justifier. Un représentant du Canada qui informe la Société des Nations que, quoi qu'il arrive, le Parlement canadien décidera ce que le Canada fera, ne lui apprend absolument rien. Tout le monde sait que le Parlement qui existera à l'époque où il faudra prendre une décision la prendra. Tous les délégués à la Société des Nations le savent sans que notre premier ministre le leur assure. Ce que la Société aimerait apprendre de nous, il me semble,—et nous désirerions obtenir un semblable renseignement de ses autres membres,—c'est ce que le Canada estime devoir faire afin que, au cas où son Parlement arrêtérait une décision, il fût en mesure de rendre cette décision intéressante pour le reste du monde. Si, quand l'heure arrive, le Parlement ne dispose pas des moyens nécessaires pour mettre en œuvre la politique canadienne, la nature de sa décision importera fort peu. Si, à la conclusion du discours de notre premier ministre, un délégué eût osé lui demander pourquoi il était venu à la réunion de la Société des Nations, je me demande ce qu'eût été sa réponse.

Le monde est en proie aux plus vives inquiétudes. Il convient donc d'examiner la situation très sérieusement. Je crois que l'administration s'occupe de certains aspects, au moins, de la défense du pays. J'ai lu dernièrement que le ministre de la Défense nationale se proposait de communiquer au peuple canadien, par la radio, les vues générales que le Gouvernement entretient actuellement sur la question. Cet exposé radiophonique, qui devait avoir lieu il y a une semaine, je crois, n'a pas encore été entendu, et je me demande pourquoi. Mais la déclaration de l'intention de faire un tel exposé est au moins une indication que la question de la défense nationale préoccupe certains membres de l'administration qui sont d'avis que l'état de choses actuel ne suffit plus. Elle indique que, chez ces membres du Gouvernement, la nouvelle attitude de l'Angleterre, particulièrement le changement d'avis constaté parmi les groupes pacifistes d'Angleterre, et qui résulte de l'expérience de cette période d'après-guerre, revêt une certaine signification.

Je remarque en outre que dans une arme de notre service, la marine, deux contre-torpilleurs achetés en 1928 ont été remplacés par des contre-torpilleurs construits en 1931, ou prêts à livrer en 1931, et que l'on en a construit deux autres au Canada. Telle semble l'étendue de la préparation prévue au point de vue naval.

Je remarque aussi que le Gouvernement a procédé à la réorganisation de la milice commencée par l'ancien gouvernement, il y a deux ans au moins, et que l'organisation de cette branche du service est probablement meilleure qu'auparavant. Les effectifs ont peut-être été réduits, mais ils sont mieux équipés. Si l'on se rappelle qu'ils se bornaient en tout à 3,000 hommes, et que la milice faisant des exercices militaires deux semaines par année comptait 35,000 hommes seulement, et que tout ce que les miliciens pouvaient acquérir au cours de cette légère formation, c'était simplement quelques notions du sens de la discipline, on se rend compte du peu de chose que représente la milice en présence d'un péril dont l'imminence peut éclater n'importe quand.

Mais il y a le service d'aviation, et je vois que le département de la Défense nationale a fait quelque chose pour établir une base aérienne sur la côte du Pacifique, ou du moins annonce son intention de le faire.

J'ignore quel programme il envisage, mais je termine cet examen de la situation au point de vue de notre défense nationale par les mots suivants: Tous les projets du Gouvernement ne sauraient être efficaces ou satisfaire le moindrement un Canadien qui envisage une grande crise comme celle que le monde a déjà traversée et vers laquelle, malheureusement, celui-ci semble s'acheminer de nouveau.

Je représenterai au Gouvernement qu'il n'existe pas de défense distincte du Canada. C'est un mirage, Je ne prétends pas qu'il ne faille pas prendre certaines mesures pour y contribuer un peu dans le cadre d'une politique d'ensemble, mais s'appuyer sur ce seul élément pour assurer la sécurité du Dominion,

c'est pure folie. C'est s'appuyer non sur un roseau, mais sur le vide, c'est s'appuyer sur le néant.

Il ne saurait y avoir de défense isolée du Dominion. Alors, nous devons jeter les yeux autour de nous pour voir à qui nous devons nous associer pour le mieux assurer cette défense. Si d'autres pays, y compris nos grands voisins du Sud décident, comme ils l'ont fait, de dépenser des sommes considérables pour la protection de leurs côtes, nous ne pouvons guère dormir en paix dans nos lits avec la pensée que le Canada est en sécurité parce que nous avons une couple de destroyers ici et une couple d'autres là, et quelques bases aériennes. Il faut que nous ayons quelque alliance, nous le savons. Il faut que nous prenions une décision en face des grands et puissants facteurs de la situation mondiale, et ce à très brève échéance. D'aucuns sont peut-être enclins à faire dériver leurs convictions de considérations sentimentales, de considérations de race, de tradition, d'origines. Plusieurs citoyens accomplis sont mus par des considérations de ce genre et je ne saurais les blâmer. Je ne puis m'empêcher de partager leurs sentiments. Mais je les écarte tous cet après-midi pour mon argumentation et je prie les honorables membres et surtout les honorables membres du parti ministériel de considérer la situation simplement au point de vue du Canada, même en allant jusqu'à supposer l'absence de toute tradition, de toute alliance d'outre-mer, de tous liens impériaux ou ethniques qui nous contraignent.

Je suis fort étonné de l'affirmation faite par le motionnaire dans le très simple exposé qu'il a fait du problème de la défense nationale. Il y a des extrémistes dans les deux sens. Certaines gens prétendent que nous devrions nous isoler, fermer la porte à clef et rester ici, tandis que d'autres prêchent l'impérialisme et la participation à toutes les guerres de l'Empire. Et le juste milieu est la voie que le motionnaire nous conseille de suivre. En principe, le conseil de suivre le juste milieu ne prête pas à beaucoup de critiques, mais ce qui m'a surpris, c'est la définition du juste milieu donnée par l'honorable membre. Il a dit: "S'il y a une grande guerre, si la Grande-Bretagne est attaquée par une grande puissance, il ne nous sied pas de fournir des munitions à son ennemi" et il a donné à entendre que le juste milieu consisterait à refuser de fournir ces munitions à l'ennemi et que la cessation de tout commerce avec l'ennemi représenterait pour le Canada le juste milieu raisonnable à suivre. Cette ligne de conduite plaît-elle à quelque honorable membre? Ecartez de votre esprit tous vos sentiments envers la Grande-Bretagne. J'ai peine à le faire pour ma part, mais pour les fins de mon argumentation, je suis prêt à le faire. Faites abstraction de toutes attaches, de tout lien, de toute tradition. Sérieusement, quelqu'un s'imagine-t-il qu'il serait sage de la part du Canada de se tenir paisiblement et complaisamment à l'écart pendant que la fortune se tournerait contre la Grande-Bretagne, que ce grand empire perdrait son rang de grande puissance? Où serait alors la défense du Canada? Permettez-moi de demander à l'honorable membre originaire de ce grand pays: aimerait-il alors à être l'un des membres du Parlement qui a l'obligation de pourvoir à la défense du Dominion? Si une chose est certaine dans notre monde moderne, honorables membres, c'est que la première ligne de défense du Canada,—je vais plus loin,—la première ligne de défense de tout le continent nord-américain, c'est l'Empire britannique même.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Je me demande si la population du continent se sentirait aussi en sécurité qu'aujourd'hui, si cette ligne de défense était rompue. Non, s'il faut en juger par sa conduite en 1914. Aucun lien ethnique ou historique n'unit particulièrement l'Angleterre et la France, mais la Grande-Bretagne considère qu'il est prudent et sage de sa part de garantir la défense de la France. Je me demande si les considérations qui font ainsi agir la Grande-Bretagne ne devraient pas nous inciter à maintenir la puissance de la Grande-Bretagne pour la défense du Canada.

Je suis surtout agacé par ceux qui montrent du doigt la République américaine, et nous signalant l'existence de la doctrine Monroe, disent que nous pouvons nous abriter confortablement sous ses ailes. D'abord, la doctrine Monroe ne s'applique pas à notre pays. Aux yeux de la République américaine, le Canada fait encore partie de l'Empire britannique. Mais à supposer que la doctrine s'applique, voici ma première proposition: dès que le Canada invoque l'application de la doctrine Monroe, il devient en fait immédiatement sinon en droit, une annexe de la République américaine, et une annexe humiliée.

En supposant, cependant, que la chose se produirait, cette situation serait bien accueillie par les Canadiens. Je parle ici de la question de sentiment, mais serait-ce un heureux événement? Supposons que notre effectif serait ajouté à celui de la République américaine, que nos armes seraient ajoutées aux siennes, que nos impôts serviraient comme les siens à assurer la défense de l'Amérique du Nord. Serions-nous alors plus

heureux que nous le sommes aujourd'hui si dans ce temps-là, la puissance de l'Angleterre n'existait plus? Nous occupons ici une vaste étendue de ce continent et le chiffre de notre population n'est que de dix millions et demi. Sur tout le continent américain on ne compte que 200 millions d'habitants. Au delà des mers, on en trouve un billion et demi, tassés dans des régions dénudées. Une fois la puissance de l'Angleterre brisée, devrions-nous accueillir favorablement l'occasion de faire cause commune avec les Etats-Unis pour défendre ce continent? Devrions-nous envisager cette situation comme étant plus agréable que celle qui nous est faite aujourd'hui? Je ne le crois pas. Ne ferions-nous pas mieux, dans ce cas, de peser un peu la question de coopérer avec l'Angleterre? J'ai lu le discours du premier ministre à Genève. Je l'ai lu du commencement à la fin et je n'y ai trouvé aucune allusion à la situation dans laquelle se trouve l'Angleterre.

Il n'y est pas davantage question des efforts faits par ce pays depuis plusieurs années dans le but de maintenir la paix dans le monde. Tout ce qui y a été dit là-bas, touchant nos relations et nos obligations, aurait pu également être prononcé par un citoyen américain. Le jour n'est-il pas venu où il nous serait peut-être préférable de penser sérieusement, dans notre propre intérêt, à un plan très élaboré de défense en coopération avec l'empire dont nous faisons partie? N'est-il pas plus avantageaux pour nous de nous y arrêter dès maintenant? Pouvons-nous attendre indéfiniment?

C'est cette grave pensée que je laisse à ceux qui dirigent les affaires du pays. Nous ne vivons pas dans les conditions que nous avons connues il y a exactement douze ans, ou à la fin de la guerre. Nous avons cru alors que nous pouvions désormais vivre dans ce que nous avons voulu appeler la sécurité collective. Je crains fort qu'un sentiment de découragement se soit emparé de mon âme à la pensée de cette sécurité collective. A Genève, le premier ministre a dit: "Nous sommes ici dans le but d'étudier la portée du pacte et voir si nous ne pouvons pas avantageusement le modifier."

Mais que nous reste-t-il donc du pacte? Les sanctions commerciales ont disparu, parce qu'elles sont devenues inefficaces—parce que le premier ministre les trouve maintenant sans effet. Je n'ai rien à dire de cette déclaration. Les sanctions militaires n'existent plus depuis quinze ans. Tout ce qui nous reste, ce sont les aspirations des nations pacifiques. Ce que le premier ministre peut espérer de mieux pour la destinée de la Société des Nations, comme il l'a dit lui-même, c'est qu'elle devienne le refuge des nations de la terre en

détresse. Je ne dis pas que c'est le seul espoir qu'il puisse nourrir pour sa destinée, mais je dis qu'au point de vue de la sécurité qu'elle pouvait nous fournir, elle ne nous offre plus rien et nous devons chercher ailleurs une autre sauvegarde. Elle a été emportée par les événements qui se sont produits au cours des deux dernières années. Nous vivons aujourd'hui dans un autre monde. Le fait de vivre à des milles de distance du théâtre des difficultés; le fait d'avoir des voisins pacifiques ne doit pas nous induire en erreur. Je ne crains pas un différend qui pourrait se produire dans la Bolivie, ou tout ce que nous pourrions nommer ainsi dans une partie quelconque du globe. Tout ce que je redoute, c'est une grande convulsion et nous connaissons le sens de ce mot et ce qu'il a de terrible, et nous serions bien avisés d'agir avec une certaine compréhension du sens de ce mot et de chercher à établir notre politique en nous aidant de souvenirs affreux.

J'ai parlé ainsi en me plaçant simplement au point de vue d'un Canadien. Il n'est pas besoin d'emloyer aucun argument qui n'ait autant de poids auprès de l'immigrant fraîchement débarqué qu'auprès de l'Anglais de naissance, mais il est vrai aussi qu'un élément considérable de notre population, peut-être pas tout l'élément anglophone, mais la vaste majorité, est tellement attaché à la mère patrie et si fier de son histoire, qu'abstraction faite de son propre intérêt, il n'assisterait jamais à la destruction de ce pays sans faire un effort pour le défendre. Il est impossible de suivre au Canada une politique visant à l'isolement et l'abandon, car pareille politique diviserait le pays en deux. Je sais que le Gouvernement n'envisage aucune politique de ce genre.

Ce que je crains le plus, c'est que le Gouvernement n'ait pas sérieusement étudié une politique quelconque, et mon unique dessein est de l'exhorter à tracer un programme conforme aux besoins de notre époque orageuse et grosses d'événements, à bien réfléchir, à tenir compte des réalités et à éviter toutes les considérations altruistes et les équivoques dont les ministres sont enclins à remplir leurs discours, pour esquiver des faits formidables. Tel est le message, honorables membres que j'adresse en toute sincérité au Gouvernement.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, permettez-moi de féliciter la Chambre pour la nomination de mon honorable ami (l'honorable M. Hugessen) qui a proposé l'Adresse en réponse au discours du trône. Membre brillant du barreau montréalais, il a déjà montré au cours de sa courte carrière publique qu'il est tout à fait au courant de toutes les questions qui absorbent les pensées de notre population et surtout de nos hommes politiques.

Je remercie le très honorable leader du parti d'en face (le très honorable M. Meighen) de la façon élogieuse dont il a parlé de la nomination de l'honorable sénateur. Je pense comme lui que l'honorable sénateur d'Inkerman promet de se rendre très utile comme membre de la Chambre. Je tiens aussi à remercier mon très honorable ami de l'aimable mention qu'il a faite de la nomination de l'honorable M. Farris.

Je n'ai qu'à mentionner le discours du membre qui a appuyé l'Adresse, mon honorable ami de Kennebec (l'honorable M. Parent). Il a déclaré qu'il avait prononcé son premier discours dans une occasion semblable, il y a environ trente-deux ans, à la Chambre des communes. Nous reconnaissons la valeur de ses qualités et nous le remercions de son discours.

Le discours du trône parle entre autres choses de la situation internationale. Comme mon très honorable ami, et comme l'auteur de cette motion, je me rends compte que la situation est très grave, et elle est devenue plus menaçante depuis que l'Allemagne a annonçé qu'elle réarmait. C'était, naturellement, un fait connu de tous que l'Allemagne avait rétabli ses effectifs militaires au cours des années qui ont précédé l'annonce du fait accompli, bien que la chose fut niée par tous ses hommes publics. Lors de mon passage en Europe, ces derniers mois, j'ai constaté que les Européens étaient dans une situation très dangereuse. J'ai été très surpris de constater que dans les ascenseurs publics et privés des villes frontières d'Allemagne on avait placé des avis indiquant au public où trouver des abris à l'épreuve des bombes pour s'y réfugier en cas d'attaques aériennes. J'ai lu tout récemment qu'on avait distribué trente millions de masques à gaz en Grande-Bretagne. On a même distribué des "masques pour bébé", parce que les enfants devront peut-être s'en servir en cas de raids hostiles. Les Lloyd n'acceptent pas de risques de guerre sur les propriétés dans aucune partie du monde, sauf aux Etats-Unis et au Canada. Nous devrions remercier la Providence, je crois, d'être un pays d'Amérique et d'avoir un excellent voisin.

Mon très honorable ami a demandé quel était le devoir du Canada en ce moment. Si nous concentrons nos pensées uniquement sur le Canada, je répondrai que le Canada doit prendre les mesures nécessaires pour se protéger sur terre et sur mer. Ce qui n'est pas une mince entreprise.

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

L'honorable M. DANDURAND: A quoi servirait cette protection sur terre. Elle ne servirait certainement pas à nous défendre contre une invasion venant du sud. Cependant le Canada est tenu de mettre ses effectifs militaires sur un pied moderne. Il doit aussi voir à la protection de ses côtes. Ces côtes sont aussi vulnérables, même plus, que le reste du pays, car pour le moment, l'invasion par terre ne peut venir que de nos voisins du sud, chose qui nous semble inconcevable. Elle nous paraît impossible, et nous n'y pensons pas; nous savons ce qui peut arriver à nos côtes.

En 1909, de mon siège en cette Chambre, je défendais et approuvais de mon vote une marine canadienne qui se chargerait de sa part de responsabilité dans la défense de nos côtes. Je le fis au grand dol du Gouvernement qui, grâce à la coopération politique de messieurs que connaît bien mon très honorable ami, fut défait dans la province de Québec. Nous savons que, trois ans après, il se préparait des plans et que l'on demandait des soumissions pour la construction de navires destinés à défendre Saint-Jean et Halifax sur l'Atlantique, et Vancouver et Victoria sur la côte du Pacifique, que cette politique fut rejetée, et qu'en 1914 le Gouvernement parcourait le monde en essayant d'acheter des navires qui défendraient les cités de Vancouver et de Victoria. Je n'ai pas bronché depuis 1909 et 1911: le Canada doit se préparer à se défendre contre toute contingence qui menacerait ses côtes.

Mon très honorable ami dit: "Ne devrions-nous pas décider de ce que serait notre ligne de conduite au cas de cataclysme quelconque?" J'attire l'attention de mon très honorable ami à cette situation. Nous sommes loin du tumulte et du conflit éventuels qui, s'ils se produisent, éclateront en Europe. Je forme des vœux ardents pour que la crainte qui remplit les esprits des Canadiens, et des gens réfléchis du monde entier, soit sans fondement. Je ne puis croire que l'Allemagne mette le feu aux poudres, et je l'ai dit à mon arrivée d'Europe. J'ai lu les huit cents pages de *Mein Kampf*, l'évangile de tous les écoliers d'Allemagne, et je sais que ce pays se propose de s'agrandir vers l'est, d'atteindre l'Ukraine en passant par la Pologne ou la Tchécoslovaquie. Pour réussir dans ce dessein, l'Allemagne a besoin de la coopération de l'Italie et de la neutralité de la Grande-Bretagne et de la Pologne. Sans ces conditions, je doute qu'elle se risque sur un coup de dé. Si je ne me trompe sur la situation en Europe, l'Allemagne est tout simplement à forger un instrument dont elle se servira peut-être, s'il se présente certain concours de circonstances, mais qui, pour le moment du moins, ne suscite que des ennuis. Elle espère que la Grande-Bretagne et la France, d'une manière ou d'une autre, se ver-

ront forcées d'acheter la paix. Le journal du matin annonce que M. Runciman déclare que la Grande-Bretagne ne se laissera intimider au point d'acheter la paix à de telles conditions. La situation nous inquiète tous; cependant, il se produira peut-être un changement qui ouvrira la voie pour calmer l'inquiétude des peuples d'Europe, si près du gouffre.

Mais, demandera mon très honorable ami, que dites-vous du danger qui semble imminent à nos yeux? Il me semble qu'à venir jusqu'en 1914 le Canada était le pays le plus heureux au monde. Lorsque nous sommes partis pour l'Europe en 1914, nous n'avions guère de dettes et nos impôts étaient légers. A notre retour au pays en 1918, la situation était extrêmement déplorable, et depuis lors, nous n'avons pu vivre, comme bien d'autres pays, que grâce à des emprunts. Mon très honorable ami a brossé avant aujourd'hui le tableau de l'état financier du Canada. En face de cette situation, devons-nous aujourd'hui alourdir le fardeau de nos dettes sur l'hypothèse que nous serons entrainés, tout comme les Etats-Unis, dans un bouleversement général? Je suis d'avis que le Canada doit s'occuper sérieusement de moderniser son organisation militaire et de protéger sagement son littoral. Mon honorable ami connaît parfaitement la situation du Canada. Notre premier devoir, je suppose, est de faire régner la paix au sein d'un peuple de dix millions d'âmes en ce pays. Les esprits sont en désarroi d'un bout à l'autre du pays et des conflits d'opinions se manifestent. Cette Chambre a entendu un personnage de l'importance du major général l'honorable Alexander Duncan McRae, de Vancouver, émettre l'opinion que le Canada devrait informer la Grande-Bretagne que nous ne traverserons plus l'Atlantique. Nous avons entendu mon très honorable ami (le très honorable Arthur Meighen) déclarer, en 1925, je crois, que le Canada ne devrait pas être appelé à envoyer des soldats en Europe avant d'avoir sondé l'opinion générale de la population. Ce ne sont là que deux exemples, pour n'en pas citer plusieurs autres, de divergences d'opinion. Nous sommes en ce pays dans une situation fort difficile. Une partie considérable de l'opinion en est faveur d'accourir à la défense de la mère patrie. J'admire ce sentiment; j'en connais la source et je le respecte, mais je suis d'avis qu'en ce moment le Canada se doit de veiller à la protection de son propre littoral et de mettre au point son organisation militaire, et d'attendre les événements.

J'ai parlé de 1911, quand le gouvernement Laurier perdit le pouvoir sur la question d'une marine canadienne pour la protection de nos rives. Mon honorable ami d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) nous a dit l'an dernier, ou l'année précédente, que lorsqu'il était ministre de la Marine il n'avait pas un cuirassé dans le port d'Halifax pour assurer la protection de cette ville contre une attaque allemande qu'il lui fallut s'adresser aux Etats-Unis, qui nous envoyèrent un croiseur. Cette déclaration, naturellement, me remit en mémoire cette époque de 1911 où le peuple canadien refusa d'approuver le programme de sir Wilfrid Laurier. Tout ce qui s'est passé de 1914 à 1918 m'a fait constater que les événements ont justifié la politique de ce grand homme d'Etat.

Je sais que la population du Canada est fortement émue de l'état de choses actuel. D'aucuns craignent que nous ne prenions des engagements ruineux; qu'une intervention de notre part ou notre participation à la guerre n'entraîne la ruine du pays, et son absorption par nos voisins du sud. Ces sentiments, entr'autres, sont de ceux que j'ai entendu manifester. Je dis: ne succombons pas à la panique. Accomplissons notre devoir envers cette petite nation de dix millions et mettons notre confiance en Dieu. Comptons sur la Grande-Bretagne, la France et l'Italie. Je ne crois nullement que Mussolini, entouré comme il l'est de ruines dues à l'invasion de barbares, il y a quinze cents ans, veuille risquer un cataclysme général, après l'expérience qu'il a eue des avions de bombardement et autres appareils de guerre en Ethiopie.

L'honorabre C. C. BALLANTYNE: Honorables messieurs, je n'avais point l'intention de prendre part à ce débat jusqu'à ce que j'eusse entendu les arguments de l'honorable chef du parti ministériel. Il a, je crois, mal saisi le point essentiel soulevé par mon chef qui siège à ma droite (le très honorable M. Meighen). Ce que mon chef voulait faire ressortir—je pense l'avoir bien compris—, c'est que le Canada doit collaborer avec une puissance quelconque, vu qu'il n'a pas les ressources voulues pour se doter d'une armée de terre, de mer ou de l'air, en vue de protéger son propre territoire ou ses voies maritimes. Naturellement, mon chef a conseillé au Gouvernement, fort à propos suivant moi, de collaborer très étroitement avec les autorités impériales, surtout à ce moment-ci, non pas en vue de se lancer dans une guerre outre-mer, mais bien dans le seul but de protéger le Canada maintenant et à l'avenir.

Je n'ai pas le texte sous les yeux, mais je crois comprendre que, en vertu du Statut de Westminster, il n'y a pas de partie de l'Empire qui soit en aucune façon subordonnée aux autres et que chaque Dominion se charge de protéger non seulement son propre territoire, mais aussi ses propres voies maritimes. Aucun

honorable membre de cette assemblée ne pensera pour un instant que le Canada soit en état de protéger ses voies maritimes; il ne l'est certainement pas. Même si nous possédions les capitaux voulus, il nous manque des marins d'expérience pour les cuirassés, croiseurs et tous les autres navires nécessaires à cette fin. Par conséquent, le Canada doit nécessairement, pour la protection de ses voies, compter encore bien des années sur la métropole et le gouvernement anglais. Jusqu'ici la métropole l'a fait volontiers, car elle estimait que c'était son devoir. A titre de Canadiens, nous lui sommes très reconnaissants de la protection dont nous avons joui, et nous savons qu'elle nous accordera la même protection à l'avenir.

J'admets avec mon très honorable chef que c'est le moment pour nos autorités navales de s'entendre avec celles d'outre-mer pour savoir au juste ce que nous devons faire en temps de paix et ce que nous devons faire en temps de guerre. J'ai eu l'honneur de parler en plusieurs occasions de ces questions avec le lord civil de l'Amirauté ainsi qu'avec les lords navals. Si j'avais su que je devais parler cet après-midi, j'aurais apporté un rapport que j'ai fait quand j'étais ministre des Affaires navales à mon retour de la Conférence impériale de 1920-1921. Les points saillants de ce rapport étaient, si mes souvenirs sont exacts, à peu près les suivants: nous avions à ce moment-là un collège naval—je regrette de dire qu'il est maintenant fermé—dont l'efficience nous valut de chaleureux compliments de la part des lords navals et du lord civil. On me déclara que tous nos cadets faisaient honneur au Canada ainsi qu'à la marine impériale, quand ils y faisaient leur service, par le zèle dont ils faisaient preuve dans l'accomplisement de leurs devoirs. La marine impériale comptait, je crois, environ soixante-cinq cadets payés par le Canada. Il fut entendu que huit cadets seraient admis dans la marine impériale chaque année. Il fut entendu de plus que nous pourrions échanger des officiers et d'autres gradés ainsi que des navires avec la marine impériale de façon qu'en cas de conflit, ils fussent habitués à manœuvrer ensemble. On dressa ensuite un programme pour quelques années à venir; d'après ce programme, le Canada, quand il serait financièrement en mesure de le faire, devait fournir non seulement des contre-torpilleurs, des dragueurs de mines et des sous-marins mais aussi des croiseurs légers.

Le plus gros canon des deux contre-torpilleurs que le Canada possède actuellement est un canon de 4.7 pouces. L'*Aurora* qu'on a laissé rouiller à Halifax avait des canons de six pouces. Quiconque connaît l'histoire navale sait que des contre-tropilleurs avec des canons de 4.7 pouces ne pourraient jamais défendre nos côtes contre des croiseurs et des cuirassés munis de canons de 8, 10 et 15 pouces. Par conséquent, tout ce que le Canada peut espérer de faire maintenant, c'est de protéger autant qu'il le peut ses propres côtes; aussi ferai-je humblement remarquer au Gouvernement que si les finances le permettaient, nous devrions avoir, outre ces deux contre-torpilleurs, au moins un croiseur léger sur la côte du Pacifique et un autre sur l'Atlantique. De plus, je suis convaincu que si l'on faisait l'inspection de nos bases navales, on trouverait qu'elles ne sont pas en aussi bon état qu'elles devraient être, celle d'Esquimalt comme celle de Halifax. Ici encore on trouvera que mon très honorable chef (le très honorable M. Meighen) donne de sages conseils quand il déclare que le temps est venu où les autorités navales d'Ottawa et de Londres devraient s'unir pour décider ce que l'on devrait faire en vue d'améliorer nos fortifications à Esquimalt et à Halifax, et ce qu'elles devraient renfermer en fait de munitions, de vivres, et ainsi de suite.

A quoi nous servirait-il de nous préoccuper le moins du monde de la doctrine Monroe? Ces paroles ne me sont inspirées par aucun motif politique. Nous sommes fiers d'appartenir à l'Empire britannique. Nous ne désirons aucune guerre sur nos rives ou à l'étranger, et nous ferons tout en notre pouvoir pour maintenir la paix. Mais rendons-nous compte, mieux que jamais auparavant, des grands avantages qu'il y a à faire partie de l'Empire britannique. Agissons en tout de concert avec l'Empire.

Des honorables SENATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. BALLANTYNE: Travaillons la main dans la main avec l'Empire, non seulement dans le domaine commercial, où notre pays a trouvé de tels avantages, mais collaborons avec loyauté et enthousiasme avec les autorités militaires et la marine anglaise. Faisons ce que nous pouvons pour nous mettre dans un état tel que si un ennemi nous attaquait jamais, la Grande-Bretagne et nous-mêmes saurions comment agir et quand agir. Les petits navires dont nous disposons actuellement ne suffiraient au plus qu'à chasser quelques sous-marins.

D'aucuns disent que si la Grande-Bretagne s'engageait dans une nouvelle guerre, le Canada pourrait rester neutre. Nous savons tous que ce serait impossible. Supposons que nous restions neutres, nous n'aurions aucun moyen d'empêcher les bateaux de guerre ennemis d'atteindre Esquimalt ou Halifax. Tout en sachant que le Canada ne s'est pas

engagé à participer à une nouvelle guerre européenne, je désire, à l'instar de mon chef, pénétrer la Chambre de l'importance d'étudier sérieusement cette question de la défense nationale. Examinons-là de concert avec les autorités compétentes et coopérons avec elles dans toute la mesure du possible. Puis, en ce qui concerne la défense de l'Empire, marchons avec John Bull.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable GEORGE LYNCH STAUNTON: Honorables collègues, je n'avais pas l'intention de faire un long discours lorsque je suis entré dans la Chambre cet après-midi, et je n'ai pas changé d'avis à ce sujet. La question la plus importante que nous avons à traiter est bien celle de la défense du Canada. A mon avis le Parlement devrait adopter une attitude exempte de toute considération politique sur cette question. J'ai écouté l'honorable leader de cette Chambre nous décrire les difficultés que les partis doivent éviter ou contourner en arrêtant un programme de défense ou d'agression, ou tout autre ligne de conduite susceptible de nous mener à la guerre. En examinant les opinions exprimées par nos hommes publics depuis la dernière guerre, je constate que ce n'est pas tant la crainte de l'ennemi que la crainte du peuple Canadien qui les a empêchés de formuler un programme bien défini. Dans un pays ou le régime des partis et des institutions démocratiques existe il n'y a qu'une ligne de conduite à adopter sur des questions de cette nature, c'est de se débarrasser de l'esprit de parti et de s'entendre sur un programme de défense. Les libéraux et les conservateurs du pays ont le devoir impérieux d'amener leurs chefs à se réunir et s'entendre sur ce que le Canada est prêt à faire, sur le programme que les deux partis accepteront, afin qu'en temps de crise le parti dans l'opposition ne puisse attaquer le parti au pouvoir ou tirer des avantages politiques de ce que l'autre a fait en vue de la défense du pays. A propos de cette importante question, le chef de l'opposition, à quelque parti qu'il appartienne, devrait s'exprimer comme l'a fait M. Bennett, hier, au sujet d'une autre question et dire: "J'aurais fait la même chose si j'avais été au pouvoir." Si nous nous entendions ainsi sur un programme commun, nous pourrions le faire accepter par tout le pays. Mais tant que nous serons à l'affût pour tâcher de découvrir l'effet que pourra produire tel ou tel programme sur l'avenir politique d'un parti, nous ne réussirons jamais.

Les hommes ne pensent plus aujourd'hui de la même manière. Depuis la Guerre, notre pays et le monde entier ont entendu partout des demandes de paix et de désarmement. Nous savons qu'en Angleterre les conservateurs, de même que tous les autres partis, se sont toujours opposés au maintien de l'armée. On y a toujours dénoncé, et sur tous les tons, les préparatifs de défense. Dans ce pays le parti travailliste ne s'est jamais lassé de préconiser le désarmement et l'absence continue de toute préparation. Un pareil sentiment régnait aux Etats-Unis, et dans ce pays nous l'avons entendu exprimer de tous côtés, par des conservateurs aussi bien que par des libéraux. A quoi donc faut-il attribuer ce changement d'attitude dans le monde entier? En Angleterre, tous les partis s'entendent au sujet de la défense et le pays dépense des millions dans ce domaine. Qu'est-ce qui a engagé les Américains à s'armer à un point auquel la Grande-Bretagne n'aurait jamais songé? Qu'est-ce qui a transformé en peuples belliqueux les peuples paisibles que nous étions? Qu'est-ce qui a fait dire à M. Baldwin que la frontière de l'Empire est sur le Rhin? Que craignent les Etats-Unis? Les choses ne sont plus les mêmes. Il me semble que l'humanité tout entière a pris une nouvelle orientation, non pas depuis vingt ans, mais depuis deux ans.

Pour ma part, je ne crois pas à la guerre pour bien des années encore. Assurément, à moins d'être devenus fous, les hommes ne feront pas la guerre.

Mais le monde a déjà été pris de folie et il y pourrait l'être encore. Je me souviens bien comment se comportèrent le peuple et le parlement anglais, leurs hésitations interminables avant de se décider à prendre un parti quelconque au moment où l'Allemagne déclara la dernière guerre. Il a été répété très souvent, par des milliers et des dizaines de mille personnes, que la guerre n'aurait pas été déclenchée si le gouvernement anglais de l'époque avait su prendre une attitude ferme. A tout événement, j'espère de tout mon cœur que la guerre est aujourd'hui bien éloignée. Le peuple britannique voit les choses autrement aujourd'hui. Il est de même pour les peuples de presque tous les pays, car un esprit nouveau anime les hommes dans tout l'univers. Nous ne pouvons rester les bras croisés dans ce pays; il nous faut savoir ce que nous avons à faire. Je partage jusqu'au moindre détail l'opinion émise par mon très honorable chef (le très honorable M. Meighen).

L'honorable M. HAIG: Honorables membres, je propose, appuyé par l'honorable sénateur de Lauzon (l'honorable M. Paquet), que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais dans l'idée que le Sénat siégerait ce soir et, dans ce cas, mon honorable ami pourrait prononcer son discours. D'ici à six heures, quelque autre honorable membre aimerait peut-être à prendre la parole.

L'honorable M. HAIG: Je ne suis pas prêt à prononcer mon discours ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Quelque autre honorable membre désire-t-il prendre la parole à cette heure? Sinon, j'accepterai la motion de mon honorable ami.

Sur proposition de l'honorable M. Haig, la suite du débat est renvoyée à demain.

Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Mercredi 20 janvier 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

COMITÉ DE SÉLECTION

ADOPTION DU RAPPORT

L'honorable M. TANNER dépose le rapport du comité de sélection, et en propose l'adoption.

L'honorable M. DANDURAND: Le président intérimaire du comité de sélection a peut-être déjà dit, sinon, je le dirai pour lui, qu'il se produit peu de changements dans les comités, d'une session à l'autre, car nous laissons d'ordinaire chacun au comité auquel il siégeait. Cette année, nous n'avions que deux sénateurs à remplacer, les sénateurs Smeaton White et McDonald, ce dernier de la Colombie-Britannique, et dont le nom apparaissait comme membre d'une couple de comités.

J'ajouterai, à titre de renseignement, qu'en examinant la liste de présence des divers comités, nous constatons parfois que certains sénateurs ne s'y sont pas présentés. Lorsque la chose est due à la maladie, nous hésitons à les remplacer. Mais je recommanderai aux honorables sénateurs qui font cas de leur qualité de membre des comités, de le prouver en assistant aux séances, car il est possible que, l'an prochain, nous remplacions les indifférents par d'autres qui désirent se rendre utiles.

(La motion est adoptée.)

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRÔNE

Le Sénat reprend le débat, interrompu hier, sur le discours du trône et sur la motion de l'honorable M. Hugessen visant à l'adoption d'une Adresse en réponse à ce discours.

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables sénateurs, j'ai lu le discours du trône, qui porte sur plusieurs sujets d'une grande importance pour la population du pays, mais je n'ai pas l'intention de les traiter tous.

Je félicite l'auteur de la motion (l'honorable M. Hugessen). J'ai cru reconnaître dans sa voix les accents d'Oxford et Cambridge et peut-être de McGill. Je félicite aussi celui qui l'a appuyé (l'honorable M. Parent). En toute franchise, j'avoue qu'à l'écouter je n'ai pas saisi ses paroles aussi bien que je l'ai fait ce matin à le lire dans le hansard. A mon avis, ces deux honorables sénateurs représentent bien l'historique province de Québec. Va sans dire, j'ai écouté avec plaisir le discours du très honorable chef de l'opposition (le très honorable M. Meighen). J'ai écouté avec non moins de plaisir la réponse de l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand). C'est avec plaisir encore que j'ai entendu le discours du premier lieutenant du chef de l'opposition (l'honorable M. Ballantyne). Les quatre sénateurs du Québec qui ont pris part au débat jusqu'ici me semblent représenter chaque période de l'histoire et chaque nuance de l'opinion de cette province. Je pense que le chef de l'opposition représente surtout l'opinion publique de l'Ontario. Bien qu'il ait vécu pendant un certain temps au Manitoba et qu'il ait bu de l'eau de la rivière Rouge, il appartient à l'Ontario par la pensée et l'action.

Si, cet après-midi, je vous rappelle l'Ouest sauvage, je prie les gens si délicats de l'Est, surtout mes collègues des provinces centrales, de se rappeler la parole prononcée par le très honorable chef de l'opposition dans un discours récent, à Montréal. L'auteur de la motion a dit qu'il a lu le compte rendu de ce discours dans le *Montreal Gazette*. Le *Financial Post* de Toronto l'a aussi publié, la semaine dernière. Le très honorable sénateur a dit que l'une des principales fonctions du Sénat consiste à protéger les droits des minorités. A ce sujet, notons que nous représentons ici quatre grandes divisions territoriales: les Provinces maritimes, Québec, l'Ontario et les provinces de l'Ouest, chaque division étant représentée par vingt-quatre sénateurs. Les habitants de l'Ouest n'ont pas un nombre suffisant de représentants dans l'autre Assemblée pour attirer comme il convient l'attention sur les problèmes qui se

posent chez eux. Voilà pourquoi je ne m'attarderai guère à l'examen des sujets d'intérêt général pour tout le pays, me bornant aux questions qui intéressent particulièrement les Prairies. Les problèmes qui se posent dans la Colombie-Britannique diffèrent beaucoup de ceux des Prairies: ils ressemblent plutôt à ceux des Provinces maritimes. Dans les Prairies, il se pose des problèmes d'ordre tout à fait particulier.

Cependant, avant d'aborder le thème principal des quelques remarques que je vais faire, je tiens à dire que la question de la défense nationale inquiète le peuple de l'Ouest canadien tout comme celui des autres parties du pays. Les gens bien pensants de provinces de l'Ouest s'en inquiètent non pour les mêmes raisons en général que ceux d'Ontario et de Québec, par exemple, mais surtout pour des motifs commerciaux. Notre production globale de blé doit être vendue aux différents pays mondiaux et nous nous rendons compte, comme le reste de nos compatriotes, je crois, que si nous voulons continuer à exister en tant que collectivité, nos routes commerciales doivent être protégées. Quand je traiterai de la vente des produits naturels des provinces des Prairies j'espère être en mesure de convaincre les honorables sénateurs que la question de paix ou de sécurité nationale—appelez-la comme vous voudrez—intéresse vivement les gens bien pensants de l'Ouest canadien.

Etant donné le nom que je porte et qui tire son origine de cette partie des Iles britanniques qui a donné naissance à tant d'hommes illustres..

Quelques honorables SENATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. HAIG: ....je me préoccupe naturellement de la position dans laquelle se trouvera la Grande-Bretagne advenant une autre guerre et bien que mon très honorable chef m'ait ému hier après-midi comme il est seul capable de le faire, je sais cependant, comme tous les honorables sénateurs le savent aussi, que le problème de la défense nationale est un des plus ardus que nous ayons à régler. Je n'insisterai pas davantage sur ce point.

Je passe maintenant aux problèmes communs à tout le pays: le chômage, la dette et le déficit des Chemins de fer Nationaux. Je ne pense pas que nous puissions régler le problème des Chemins de fer Nationaux tant que nous n'aurons pas un unique réseau national. Je suis d'avis que le gouvernment canadien ou une commission instituée par le Gouvernement, devrait contrôler tous les modes de transport, par terre, par voie ferrée ou par eau. Je suis convaincu que c'est la seule façon de régler notre problème ferroviaire et c'est sans contredit un des plus graves problèmes auxquels nous ayons à faire face aujourd'hui. L'arrêt du dividende des actions du Pacifique-Canadien cause des perturbations dans le domaine de la finance internationale non moins que le déficit du National-Canadien. Il nous faut garder la confiance des financiers étrangers afin de pouvoir obtenir de nouveaux capitaux pour la mise en valeur de nos ressources quand le monde se sera remis de la crise hystérique où il se trouve maintenant. Nous n'y arriverons pas, tant que le National-Canadien perdra des millions chaque année. Quoi que fasse le Gouvernement pour reviser la structure financière du réseau national, ces mesures n'auront aucune utilité sans une augmentation conditionnée par le relèvement commercial et industriel. L'ex-président du conseil du National-Canadien a exprimé l'avis que les recettes du réseau, qui atteignaient 183 millions en 1935. devront presque doubler pour que le réseau fasse ses frais. De même, les recettes du Pacifique-Canadien devront augmenter de beaucoup avant que cette compagnie recommence à payer des dividendes. Naturellement, ce problème n'est pas particulier à l'Ouest; il intéresse le pays tout entier.

Le problème des dettes non plus ne se pose pas seulement dans l'Ouest, mais il y prend une importance particulière. Combien d'habitants de l'Est, surtout dans les deux provinces du Centre, se sont inquiétés des événements de l'Alberta? Conscient de ma responsabilité et de la portée de mes paroles, j'affirme que ces événements, se répèteront en Saskatchewan et au Manitoba, à moins que nous ne trouvions bientôt une solution au problème. Un comité créé par les négociants en obligations de Toronto et autres villes de l'Est, ayant examiné avec soin les dettes de la province, a révélé que les dettes provinciales, municipales et particulières dépassent 500 millions.

Au mois d'août dernier, durant un voyage en Alberta, j'ai constaté l'absence de toute moisson dans la région allant de Calgary vers le sud. Certains cultivateurs m'appelaient habitant de l'Est parce que je venais de Winnipeg. Ils me disaient: Vous voulez des paiements? Mais que pouvons-nous faire avec de telles fermes? Comment pouvons-nous acquitter les impôts provinciaux ou municipaux?" Ils m'apprirent qu'il n'avait pas plu au sud de Lethbridge depuis le 25 mai. Même de très bonnes terres ne donnaient que de cinq à sept boisseaux à l'acre. Ces précisions permettront à mes honorables collègues de se faire une idée de l'état désespéré de ces cultivateurs. Si, demain, il

y avait des élections générales en Alberta, M. Aberhart et son gouvernement reviendraient au pouvoir, j'en suis convaincu. Pourquoi? Non pas seulement à cause de la mise en œuvre du crédit social. L'Alberta a adopté des lois qui n'ont aucun rapport avec le crédit social. Par exemple, l'Assemblée législative a décrété que les intérêts des obligations seraient diminués de moitié et que tous les versements effectués antérieurement au 1er juillet 1932 pour le service des intérêts serviraient à réduire le principal. S'il se produisait maintenant des élections générales en Saskatchewan, un parti disposé à agir aussi énergiquement serait élu. Ce ne serait pas nécessairement un gouvernement favorable au crédit social. Je ne pense pas que le quart de la population albertaine ait une grande confiance dans la pure doctrine du crédit social. On n'y croit pas à la possibilité du dividende de base de $25 par mois, car une enquête a révélé qu'aucun propriétaire de ferme ne consentit à signer le "pacte"; seuls les femmes, les fils et les valets de ferme ont signé. En tout cas le gouvernement de l'Alberta, se déclarant incapable d'acquitter les dettes, a résolu de prendre des mesures à cet égard.

Je tiens à dire aux honorables membres de cette Chambre et, par leur entremise, au peuple de l'Est canadien, que si nous voulons régler le problème, il nous faut affronter cette situation. Autrement, l'Ouest va faire faillite. Quels sont les faits? Ce pays n'a pas connu de récolte depuis sept ans. On raconte qu'un jour où le vent soufflait avec violence, le greffier de la ville de Regina ouvrit la fenêtre de son bureau et dit: "Il me semble que je viens de voir passer la municipalité de High River." Quand il sortit le lendemain il s'écria: "Je me suis trompé, c'est la municipalité de Calgary." Il pouvait les identifier par l'odeur. La sécheresse, les sauterelles ou la rouille ont fait perdre toute confiance au peuple. Quelle répercussion cette situation a-t-elle sur l'Est canadien? L'Est canadien s'en ressent d'une ou deux façons. Permettez-moi de vous donner un exemple. Un homme avait 4,000 boisseaux de blé qu'il allait vendre 85c. le boisseau. Dans un moment de faiblesse, je lui conseillai d'attendre. Il suivit mon conseil, vendit son blé $1.25 et fit $1,600. Que fit-il de cet argent? Il dépensa $600 pour acheter certaines choses pour la maison—des meubles, de la vaisselle etc.—et des vêtements pour lui, sa femme et ses enfants. Il dépensa presque tout son argent à acheter des marchandises fabriquées dans l'Est canadien. Voilà comment l'Est s'en ressent.

Que pouvons-nous faire pour régler le problème des dettes? Je remarque que sir John Aird, qui vient de quitter la présidence de la banque de Commerce, et M. Wilson, administrateur-gérant de la banque Royale, ainsi qu'un cetain nombre d'autres personnes qui ont des relations avec l'Ouest, disent qu'il nous faut une enquête, du genre de celle qui a été tenue dans les Provinces maritimes, pour découvrir les faits et agir en conséquence. On tend de plus en plus à répudier les dettes. Nous connaissons l'histoire du chômage aux Etats-Unis. Au début, hommes et femmes n'aimaient pas être sous le secours direct; ils changèrent cependant d'idée par la suite et commencèrent à réclamer certaines choses. Il en est de même des dettes. Quand un cultivateur de l'Alberta dit: "Je ne paierai pas mes dettes, le Gouvernement me protégera," vous pouvez être certain que les cultivateurs de la Saskatchewan et du Manitoba réclameront la même protection. Ils disent: "Nous obtiendrons de nouvelles diminutions si nous tenons bon." Plus tôt nous affronterons la situation, mieux ce sera pour le Canada.

Le leader du Gouvernement au Sénat me permettra-t-il de lui dire, avec tout le respect que je lui dois, que son Gouvernement fait fausse route s'il croit résoudre le problème au moyen d'une augmentation du commerce. Il n'y réussira pas. La province du Manitoba a accusé un déficit de quatre millions l'an dernier, et cependant on ne saurait y augmenter les impôt. Certains honorables membres du Sénat viennent de recevoir des avis d'impôts, et ils en recevront d'autres.

L'honorable M. MULLINS: Un avis suffit.

L'honorable M. HAIG: L'honorable sénateur de Marquette (M. Mullins) dit qu'un avis suffit. Ils en recevront d'autres. Bien que tout ait été frappé d'un impôt maximum, la province est à court de $3,800,000 pour ses échéances.

Je demande au Gouvernment de faire enquête sur cette question. Je reconnais qu'en chargeant une commission de faire une enquête vous vous engagez à accepter son rapport. Si la province de l'Alberta ne réussit pas elle en attribuera la responsabilité aux autres; elle dira que les intérêts financiers de l'est du Canada ne lui ont pas permis de mettre son programme à exécution. Je prie donc l'honorable leader du Gouvernement de demander à ses collègues d'étudier cette question. Les premiers ministres de la Saskatchewan et du Manitoba sont venus à Ottawa récemment demander je ne sais trop quoi. On ne résoudra pas le problème par ces faibles moyens.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur voudrait-il nous indiquer comment, à son avis, on résoudra le problème?

L'honorable M. HAIG: Il vous faudra nommer des personnes qui auront à cœur les

intérêts tant des créanciers que des débiteurs. Il vous faudra nommer des personnes, qui, comme les honorables membres de cette assemblée, n'ont pas de préjugés politiques.

Une commission ainsi constituée s'occupera d'établir les faits et fera une recommandation. Le Gouvernement doit donc s'engager à donner suite à cette recommandation et demander instamment aux autres gouvernements d'en faire autant. Voilà l'unique moyen de résoudre ce problème.

Vous pouvez fort bien dire que vous allez laisser l'Alberta ruiner son crédit, ou la Saskatchewan, ou le Manitoba; mais en agissant de la sorte vous allez nuire au reste du Canada, et cela est aussi certain que l'est le lever du soleil demain matin. Je tiens à vous dire que les meilleures circonscriptions de la province de l'Alberta, celles où habitent des hommes et des femmes venues de la province de Québec, des Canadiens-Français, et aussi des hommes et des femmes d'origine anglaise de la province d'Ontario, ont montré autant d'empressement que les autres à élire des membres du crédit social. Ils disent: "Si nos représentants au Parlement ne cherchent pas à résoudre nos problèmes, nous allons tâcher d'en trouver la solution nous-mêmes." Je n'ai aucune confiance dans le crédit social, mais je suis convaincu que ce parti va avoir recours à la conscription de tout ce que produit la province et le revendra aux autres provinces.

Il achètera des denrées ailleurs et les revendra aux habitants de sa propre province. Il vous paiera avec de la monnaie de l'Alberta, de la monnaie sans valeur.

Si l'Alberta peut s'en tirer, la Saskatchewan et le Manitoba ne tarderont pas à suivre son exemple. On récoltera peut-être la tempête. Les résultats seront désastreux pour les habitants de cette province. N'oublions pas, toutefois, qu'ils le seront aussi pour le reste du Canada.

Si vous examinez les archives des Chemins de fer Nationaux et du Pacifique-Canadien pour les sept dernières années, vous constaterez que la diminution de leurs recettes est due en grande partie au fléchissement des recettes des provinces de l'Ouest. Plus tôt nous tâcherons de résoudre ce problème, mieux ce sera. Je répète que sir John Aird et M. Wilson et d'autres qui occupent de hautes positions dans le monde de la finance préconisent la solution que j'ai indiquée.

Le chômage est une véritable maladie, et une fois que vous êtes atteint vous n'en pouvez plus guérir. En outre, tout le monde s'en ressent. Je félicite le Gouvernement d'avoir accru les subventions d'assistance aux chômeurs, lorsqu'il a pris le pouvoir. Néanmoins, l'an dernier, la ville de Winnipeg—je veux que l'honorable chef du parti ministériel note bien ceci—a déboursé plus en secours aux chômeurs qu'elle n'avait payé l'année précédente. En 1935, la ville de Winnipeg avait déboursé environ $3,900,000 en secours; l'an dernier, en dépit du relèvement de l'industrie, de l'amélioration du commerce et de toutes les dépenses qui ont été faites pour des travaux d'amélioration, elle a payé en espèces plus de 4 millions.

Le Gouvernement a fait deux ou trois choses à l'égard du chômage. En disant cela, je ne veux pas que mon honorable collègue se figure que je veuille critiquer le ministère.

Le problème du chômage est trop grave pour que l'on puisse voir de la critique dans une simple observation. Qu'est-ce que le Gouvernement a fait au point de vue du chômage? Il a institué une commission. Cette commission a trouvé que 11 p. 100 des chômeurs étaient inaptes au travail, que 15 p. 100 étaient trop âgés et que les autres étaient inaptes pour diverses raisons, ce qui laissait une proportion de 48 p. 100 de gens susceptibles d'emploi. Qu'a-t-il fait de plus? Il a dit aux banques, comme le très honorable chef de l'opposition l'a mentionné: "Nous vous garantirons vos prêts pour amélioration des habitations jusqu'à concurrence de 50 millions". Or, si vous possédez les titres qui sont exigés dans le projet en question, vous pouvez vous adresser à n'importe quelle banque de Winnipeg et obtenir tout l'argent dont vous avez besoin pour améliorer votre propriété. Il a été déboursé de ce chef environ un million, mais cela ne résout pas le problème.

Permettez-moi de vous dire en quoi consiste le problème à Winnipeg. La plupart des chômeurs seraient, en temps normal, employés dans l'industrie du bâtiment ou ses industries connexes. Je prétends que lorsque vous bâtissez une maison dans quelque ville que ce soit, la main-d'œuvre absorbe 80 p. 100 du prix de l'édifice. Il n'y a pas assez de maisons à Winnipeg, jamais elles n'ont été aussi rares depuis que la ville existe. On peut en dire autant des appartements. La chose est confirmée dans le rapport d'une de nos plus grandes agences immobilières. On voit deux, trois et quatre familles qui occupent le même immeuble. Peut-être me permettrez-vous de faire une allusion personnelle. Ma fille enseigne dans un district où il y a beaucoup de chômeurs, et parfois elle a dans ses classes six ou huit enfants qui vivent dans la même maison. Et cela représente quelquefois cinq familles qui vivent en commun, parce qu'elles ne peuvent pas se permettre

de mieux se loger. Pourquoi ne construirait-on pas de nouvelles habitations pour ces gens-là?

Les loyers sont modérés. Voici l'explication. Les frais de notre régime d'assistance-chômage viennent grever la propriété immobilière dans nos villes. A Winnipeg, 90 p. 100 des impôts frappent l'immeuble, et aujourd'hui les impôts absorbent la moitié du loyer de votre maison.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Tout dans de nombreux cas.

L'honorable M. HAIG: Je songe à une maison de valeur moyenne dans un quartier ordinaire. Qui donc placerait ses fonds dans une propriété dont la moitié du loyer irait à l'impôt, avant même qu'il pût commencer à se rembourser? Si vous tenez à résoudre le problème du chômage, allégez le fardeau des municipalités. Si vous le faites, il s'ensuivra, j'en suis convaincu, une diminution des frais d'administration du pays, étant donné que les chômeurs travailleront.

Les honorables sénateurs sont au fait de la situation actuelle. Des ouvriers qui pendant des années travaillaient six ou huit mois de l'année et gagnaient de quoi vivre pour le reste de l'année, cessent aujourd'hui de travailler le 30 novembre et réclament les secours de chômage le 1er décembre. Ils n'ont pas sitôt quitté l'établissement qui les employait qu'ils vont s'inscrire à l'assistance-chômage. On les entend dire: "Pourquoi ne toucherais-je pas des secours aussi bien que le voisin?" Les gens de maison sont presque introuvables à Winnipeg, malgré les 1,500 femmes célibataires secourues dans cette ville. Elles disent: "Pourquoi me mettrais-je en service? Si je m'inscris à l'assistance-chômage, je puis rester oisive, et je vivrai aussi bien que tout le monde." Pourquoi 5,000 jeunes gens resteraient-ils oisifs à Winnipeg? Il est bien plus agréable de vivre de secours que de travailler. Essayez cela.

L'honorable M. LAIRD: L'avez-vous essayé?

L'honorable M. HAIG: Non. Mais j'ai vu des gens qui, ayant été inscrits au secours, ne veulent plus changer de manière de vivre. Il est bien difficile de les persuader d'en changer parce qu'ils se disent que, s'ils sont rayés de la liste des assistés, ils ne pourraient peut-être plus s'y faire inscrire. C'est ce qu'ils craignent.

Il est bien beau de parler de toutes les questions qu'on a mises de l'avant, comme l'emploi des jeunes gens dans l'industrie, l'amélioration des habitations, la statistique indiquant l'abaissement du nombre des chômeurs. Mais nous sommes encore loin de l'essence même de ce problème du chômage. Le relèvement du commerce n'y fera rien; en dépit de ce relèvement, le nombre des sans-travail sera tout aussi considérable dans un an.

Les cultivateurs, propriétaires de grands domaines agricoles, qui embauchaient jusqu'à vingt ouvriers autrefois se contentent maintenant du quart de ce nombre parce qu'ils font leur besogne à l'aide de machines. L'été dernier, en Alberta, j'ai vu un cultivateur qui moissonnait une section avec l'aide d'un seul homme. Il y a quelques années, ce cultivateur, m'a-t-il dit, employait sept ou huit hommes.

L'honorable M. LACASSE: Comment pourriez-vous remédier à cet état de choses?

L'honorable M. HAIG: C'est impossible. Voilà justement un des problèmes auxquels nous devons faire face. Mais on peut abaisser de beaucoup le chômage dans les villes en occupant les ouvriers aux travaux de construction. On parle de bâtir des édifices pour l'Etat; le Gouvernement parle d'un plan en vue de la construction et de la location de logements. Ces mesures ne résoudront pas le problème; elles l'aggraveront, car elles empêcheront sûrement l'initiative particulière de se lancer dans ce domaine de l'activité industrielle. On résoudra le problème si on rend la construction intéressante pour les particuliers. De 1925 à 1927, par exemple, 5,000 ouvriers travaillaient dans les métiers du bâtiment à Winnipeg, mais je doute qu'il y en ait eu 50 l'été dernier. Dans cette statistique, je fais rentrer ceux qui vendent les matériaux, les terrassiers, ceux qui préparent le bois, les employés des chemins de fer qui transportaient ce bois vers les villes; en un mot tous les gens dont l'emploi a un rapport quelconque avec le bâtiment.

Honorables sénateurs, j'ai parlé plus longtemps que je ne me proposais.

L'honorable M. BLONDIN: Continuez.

L'honorable M. HAIG: Je désire simplement exposer la situation selon l'idée que je m'en fais. Je dis aux honorables membres de cette Chambre: Ne tournez pas en ridicule le gouvernement de crédit social de l'Alberta. Je l'ai déjà dit, les gens du Manitoba sont fort sensés, mais parlez-leur et ils vous répliqueront: "Vous avez été impuissants à résoudre nos problèmes; par conséquent, nous allons essayer le remède d'un autre." J'ai demandé à quelques-uns d'entre eux: "Cette histoire de $25 par mois vous dit-elle quelque chose"? Ils m'ont répondu: "Non, mais la situation ne pourrait être pire qu'elle ne l'est en ce moment." Et la Saskatchewan se trouve dans des circonstances moins favorables que le Manitoba.

Ce qui presse, c'est la solution du problème de la dette. Le régime Bennett a fait adopter la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, qui a aidé les cultivateurs à régler quelques-unes de leurs difficultés, mais malheureusement elle a créé d'autres embarras. Les compagnies de prêts hypothécaires en sont satisfaites, de même que les municipalités, mais les petits marchands, les médecins et plusieurs autres classes de la population des petites villes ont été privés de ce qui leur était dû, de la somme entière, dans certains cas.

L'honorable M. ASELTINE: Les créanciers non privilégiés.

L'honorable M. HAIG: Oui, leur perte a été totale. Et c'est là une circonstance très grave. Au Manitoba, la commission de revision prend une attitude judicieuse. Elle tente d'établir que la somme due à tout créancier non privilégié devrait être déduite des exemptions dont bénéficie un débiteur. A mon sens, elle agit contrairement à la loi, mais c'est ce qu'elle fait.

Le Manitoba a une dette d'environ 125 millions. Je suis porté à croire que si l'on y ajoutait les dettes des municipalités la dette globale de la province se chiffrerait peut-être à 300 millions. Je ne crois pas que la province puisse jamais éteindre cette dette. On dira: "Pourquoi a-t-elle emprunté cette somme"? Je répondrai: "Pourquoi la lui avez-vous prêtée"? Le plus sûr moyen pour une banque de ruiner un homme est de lui consentir des prêts excessifs. Vous avez prêté trop d'argent à ces gens et vous avez porté le taux d'intérêt jusqu'à 8 p. 100,—c'est-à-dire un taux plus élevé que dans l'Ontario ou le Québec. De nombreuses compagnies d'assurance ont déclaré qu'elles touchaient 8 p. 100 d'intérêt dans la Saskatchewan et le Manitoba et que, de ce fait, il leur était possible de relever le taux des dividendes sur leurs polices. Mais elles oublient qu'il doit y avoir une raison pour que le taux soit beaucoup plus élevé dans ces provinces de l'Ouest que dans celles de l'Est. La raison, c'est que le risque est plus grand dans l'Ouest. En 1882 Moose-Jaw et la région située au sud de cette ville furent ravagées par la sécheresse et les cultivateurs durent aller s'établir ailleurs, mais en 1910 et en 1912, ces mêmes terres donnèrent de si bonnes récoltes et les prix de vente atteignirent un tel niveau que les cultivateurs allèrent passer l'hiver en Californie. Aujourd'hui, c'est l'autre phase du cycle qui se manifeste.

Je pourrais vous dire, au sujet de la situation des cultivateurs du sud de l'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan, des choses dont vous seriez émus jusqu'aux larmes. Je dois expliquer qu'ils s'intéressent autant que nous à la prospérité du Canada et que leur civisme n'est pas inférieur au nôtre, mais le problème de leurs dettes semble insoluble. Nous avons le devoir, si un sang généreux coule dans nos veines, si nous aimons notre patrie, d'essayer d'aider la population des trois provinces des Prairies à résoudre ces problèmes. Inutile pour nous de leur dire: "Vous avez été imprudents et extravagants." Qui ne mérite pas ces épithètes? Qui a construit ces grands chemins de fer qui traversent le Canada? Ce n'est ni le Manitoba, ni la Saskatchewan, ni l'Alberta, mais l'Ontario et le Québec. Qui a construit les multitudes de routes qui sillonnent le Canada? Ontario et Québec. Qui a prêté de l'argent aux provinces de l'Ouest et leur a fait faire des dettes? Ontario et Québec. Les provinces de l'Ouest ne pouvaient pas leur prêter d'argent parce qu'elles n'en avaient pas à prêter.

Honorables sénateurs, j'ai essayé de vous exposer la situation sous son vrai jour et je vous demande de vous unir aux habitants des trois provinces des Prairies pour parer à cette situation. Certains d'entre nous essayent envers et contre tous de combattre le radicalisme—appelez-le le communisme, si vous voulez, c'est la même chose. Si vous ne nous venez pas en aide de bon gré et sans arrière pensée, vous le regretterez.

L'honorable GUSTAVE LACASSE: Honorables sénateurs, je vais essayer d'être aussi court dans mes remarques que je le suis de taille. Je tiens d'abord à féliciter le proposeur de l'Adresse (l'honorable M. Hugessen) et celui qui l'a appuyée (l'honorable M. Parent). J'ai surtout apprécié la déclaration qui a été faite par mon honorable ami le proposeur, un nouveau venu parmi nous:

> J'habite la province de Québec depuis près de trente ans. Or, je puis affirmer que jamais, durant cette période, je n'ai senti que je fais partie d'une minorité qui y vit seulement parce que la majorité veut bien l'endurer ou la tolérer.

Je considère que c'est un magnifique et éloquent hommage rendu à la province laurentienne et j'éprouve beaucoup de plaisir à citer cette déclaration parce qu'elle confirme l'impression que je ressens depuis bien des années au sujet de cette province que je prétends connaître à fond. Je n'accepte toutefois pas intégralement l'autre déclaration faite par mon honorable ami à l'effet que "nous avons résolu les problèmes que pose la question des minorités au Canada." Je ne dirai pas tout ce que j'en pense et je ne ferai même pas allusion à ce qui s'est passé il y a quelques semaines au cours de la fameuse lutte dans Hastings-Est.

Je ne veux blesser personne cet après-midi.

L'honorable M. BALLANTYNE: Vous n'y arriveriez pas.

L'honorable M. LACASSE: Je suis heureux que mon honorable ami se l'imagine. J'écoute toujours très attentivement—et ils m'intéressent toujours profondément—les discours et les déclarations du très honorable chef de l'opposition (le très honorable M. Meighen) non seulement parce que c'est un plaideur émérite qui excelle dans l'art de défendre toute cause dont il veut bien se charger, mais aussi parce que ses vues réflètent bien en général les opinions et les sentiments d'hommes éminents de la nation.

Je dois avouer cependant que j'ai été un peu surpris de l'orientation qu'il a donnée de propos délibéré au débat d'hier. Après tout, le discours du trône ne parlait pas uniquement de notre statut comme groupe dans le sein du Commonwealth des nations britanniques; cependant mon très honorable ami n'a guére parlé d'autre chose. Il est vrai qu'il a dit quelques mots au sujet de la Commission de placement. Si l'on permet de m'écarter pour un instant de mon sujet, je dirais que ses critiques à cet égard ne sont nullement justifiées; il n'a pas été très juste envers cette commission en disant qu'elle n'avait pas accompli grand'chose. Si un homme tombe du haut d'un escalier, ce qu'il a de plus pressé à faire c'est d'essayer d'arrêter sa chute. C'est un acte négatif, je l'admets, mais qui est essentiel.

Si cette commission n'avait produit rien autre chose qu'un résultat semblablement négatif, nous devrions nous réjouir, je crois, vu que durant les cinq années d'existence de l'ancienne administration, le chômage s'est accentué régulièrement. Nous avons encore de plus grandes raisons de nous réjouir à la nouvelle que non seulement cette augmentation a cessé, mais que dans tout le pays les chômeurs ont repris le chemin du travail dans une proportion de quatre à cinq pour cent.

Je reviens maintenant à la question de l'impérialisme, bien que je ne veuille pas retenir l'attention de la Chambre plus longtemps et pécher de la même façon que l'a fait hier mon très honorable ami. Je crois que, contrairement à sa bienveillance coutumière, il a critiqué un peu trop sévèrement les vues exprimées par celui qui a proposé l'Adresse, notre jeune ami qui vient d'être nommé pour représenter le district d'Inkerman (l'honorable M. Hugessen). Je crois que tout ce que l'on peut reprocher aux vues exprimées par le proposeur, c'est d'avoir été présentées dans une forme négative. Ainsi, il a déclaré qu'advenant un conflit entre l'Angleterre et une autre grande puissance, il ne croyait pas que le Canada devrait envoyer des munitions et du matériel de guerre à un ennemi de l'Angleterre. Il voulait dire, si je comprends bien, que dans un pareil cas, il ne s'ensuit pas nécesairement que nous devrions sacrifier sur l'autel sanguinaire de la guerre le dernier dollar et le dernier homme au Canada pour l'amour du soi-disant salut des autres pays, mais que nous devrions prêter notre aide le plus possible, sans nuire au crédit de notre pays pour des années à venir, par exemple, en fournissant du matériel de guerre à des amis plutôt qu'à des ennemis, en produisant du blé et autres produits alimentaires pour des nations auxquelles nous sommes unis par des liens officiels et traditionnels de sympathie. Il me semble que mon très honorable ami aurait été plus conséquent s'il avait tiré de plus généreuses conclusions des remarques faites par l'honorable sénateur d'Inkerman.

J'ai particulièrement goûté la réponse intelligente et vigoureuse faite par mon honorable chef (l'honorable M. Dandurand) au très honorable chef de l'opposition. Il a cité une opinion exprimée en cette Chambre, il y a trois sessions, par l'un des premiers lieutenants du gouvernement d'alors, un monsieur qui en 1930 était l'organisateur en chef d'un parti qui n'est pas le mien, un monsieur qui est non seulement un citoyen distingué de notre pays, mais qui occupe un grade élevé dans l'année. Ce monsieur est notre bon ami, l'honorable sénateur de Vancouver (l'honorable M. McRae), et je citerai des extraits du discours qu'il a prononcé dans cette Chambre, quand il a fait, le premier février 1934, la déclaration à laquelle mon honorable chef a fait allusion. Je crois que de telles paroles sorties de la bouche d'un homme de cette importance offrent plus d'intérêt que si elles tombaient de la bouche d'un profane.

> J'exprime une opinion mûrie et bien arrêtée quand je dis qu'il est m'est impossible de concevoir une situation quelconque qui justifierait notre pays de sacrifier à l'avenir un seul Canadien sur les champs de bataille de l'Europe.

Si je me souviens bien, l'honorable sénateur est allé plus loin en une autre occasion, quand il a déclaré énergiquement qu'il irait jusqu'à lever une armée pour combattre le recrutement d'une armée canadienne destinée à être envoyée à l'étranger Voilà la déclaration la plus extraordinaire que j'ai jamais entendue de la bouche d'un homme d'Etat canadien, et il me semble qu'elle revêt encore un cachet plus significatif lorsqu'elle vient d'un homme de la couleur politique de mon honorable ami de Vancouver. Bien qu'il ait fait cette déclaration, je suis convaincu que personne ne met sa loyanté en doute.

On a perdu de vue une chose très importante au cours du débat d'hier, je pense; c'est le point de vue véritablement canadien. Nous assistons de nouveau à ce que je pourrais appeler un marathon de manifestations patriotiques et nous entendons des protestations de loyalisme britannique de tout genre, à tel point qu'une certaine autorité mystérieuse semble nous interdire d'employer le mot "Canada" à la Chambre. On a beaucoup parlé hier, de l'Empire britannique et des grandes puissances européennes, hier, mais personne n'a semblé même oser murmurer le nom du notre pays. Je suis fier de me proclamer un loyal sujet de Sa Majesté britannique le roi George VI qui, tout en étant le roi du Canada, vit dans un autre pays par suite de circonstances que nous comprenons tous, mais qui, depuis la promulgation du statut de Westminster, est représenté dans ce Dominion par Son Excellence le Gouverneur général. Mais avec un égal orgueil, je me proclame citoyen canadien, sujet d'un pays dont les traditions sont glorieuses, les ambitions hautes, et les espoirs, sans bornes. Je suis fier de me proclamer un citoyen loyal de notre grand Dominion, notre patrie, dont le sol nourrira mes enfants pendant leur vie et recevra leurs restes mortels, à leur décès. Je comptais tout à fait, hier, que certains honorables membres auraient préféré parler un peu plus du Canada, et un peu moins du reste du monde.

Honorables membres, il serait non seulement inéquitable mais dangereux de notre part de ne pas prêter l'oreille à la voix de l'opinion publique, et Dieu sait quelle véhémente hostilité à notre participation à des guerres étrangères elle exprime augourd'hui. Qu'un honorable sénateur demande au premier ancien combattant qu'il rencontrera dans les rues d'Ottawa, ou d'une autre ville canadienne, s'il aimerait à voir son fils traverser la fournaise et l'enfer que lui-même a traversés il y a vingt ans, et écoute la réponse. Qu'il pose la même question aux étudiants de nos diverses universités, au directeur de *Varsity,* publication officielle de l'Université de Toronto, la ville même où vit mon très honorable ami. J'ai une citation au point que j'aimerais à lire à la Chambre, mais elle est trop longue pour que je le fasse.

Je tiens maintenant à mentionner en passant un sujet dont il n'a pas été question, jusqu'ici, ou cours de la discussion, un sujet qui a fait l'objet d'un long débat, au cours de la dernière session, à la suite d'une motion proposée par mon honorable ami de Rigaud, l'ancien ministre des Postes (l'honorable M. Sauvé). Je veux parler de l'immigration en masse et à outrance. A l'heure actuelle, il semble qu'on a déclenché, disons pour les fins de mon argumentation, en même temps à London, dans l'Est et dans les environs de Lethbridge, dans l'Ouest, une agitation en faveur de l'immigration à outrance. Les intéressés voudraient nous persuader que l'adoption de leur programme résoudrait automatiquement tous nos problèmes: le chômage, la dette nationale et les déficits des chemins de fer. Pour ma part, j'hésite à accepter la panacée offerte et mon hésitation s'inspire d'un incident dont j'ai eu connaissance. Cela est arrivé dans ma petite ville de Tecumseh, et les archives municipales peuvent fournir la confirmation de ce que je vais dire. Il y a quelques années, une famille anglaise a immigré dans la ville. Le chef de la famille, vétéran de la Grande Guerre et ancien soldat de l'armée impériale, était très infirme et absolument incapable de faire aucun travail; sa femme était maladive et ses quatre enfants étaient tuberculeux. Quelques semaines plus tard, sa belle-mère arriva de Détroit. Elle était censée recevoir une pension, mais elle cessa de la toucher au bout de quelques semaines. Elle fut plus tard atteinte d'un cancer et la municipalité dut la faire envoyer dans un hôpital et se charger des frais. Puis il fallut de la même façon faire hospitaliser le chef de la famille dans la même institution. La municipalité se trouva alors exposée à être obligée d'envoyer les quatre enfants à un préventorium ce qui lui eût coûté de $800 à $900 par année. Les autorités municipales durent enfin prendre une décision qui peut paraître cruelle, mais je les approuve de l'avoir fait. Elles durent renvoyer la famille dans la métropole, ce qui coûta $600; on évita ainsi d'autres dépenses aux contribuables. Je m'étonne de ce qu'on ait jamais permis à une famille comme cella-là de pénétrer dans notre pays. C'est une chose déplorable, mais cela nous montre ce qui pourra se produire si nous n'adoptons pas une certaine ligne de conduite à l'égard du problème de l'immigration. Il n'y a pas lieu de faire de sentimentalité sur cette question, étant donné surtout les difficultés financières auxquelles nos municipalités sont présentement en butte. J'ai lu ces jours derniers dans les journaux une lettre d'un haut dignitaire de la Légion Britannique au Canada qui se plaignait de ce que le gouvernement impérial n'accorde pas la moindre attention aux soldats britanniques qui étaient membres de l'armée impériale durant la Grande Guerre et qui sont maintenant au Canada. J'imagine que quelques-uns de mes honorables amis on aussi lu cette lettre. Pour terminer, qu'il me soit permis de dire que, sans parler des problèmes que doit présentement envisager notre pays, par exemple

le problème du chômage, que mon honorable ami de Winnipeg-Sud-Centre (l'honorable M. Haig) a si bien traité tout à l'heure, et de la mauvaise posture financière de nos municipalités, le devoir le plus important du Gouvernement du Canada à l'heure actuelle est d'élaborer un plan d'unification capable de faire disparaître toutes les causes de friction dans toutes les parties du Dominion et d'enlever ainsi toute justification aux propos de sécession. La province de Québec n'est pas la seule qui parle de sécession. Nous avons eu connaissance d'un mouvement en vue de faire de l'île de Vancouver une province distincte. Nous avons aussi entendu certaines gens proposer que les trois provinces du littoral de l'Atlantique s'unissent et se retirent de la Confédération. Et nous avons aussi entendu dire que le nord de l'Ontario menace de se séparer de cette province. Nous ne devrions donc pas nous scandaliser outre mesure d'entendre ici et là des propos de sécession. Cela semble une tendance générale des esprits résultant de ce que le Canada manque du réel esprit national qui, dois-je dire est l'expression véritable du patriotisme canadien. Travaillons donc tous ensemble à assurer l'unité nationale si nous voulons—et je demande aux honorables sénateurs d'accepter ceci comme un avis sérieux de ma part, car je sais ce dont je parle—si nous voulons, dis-je, que la Confédération demeure.

(Texte)

L'honorable M. ARTHUR SAUVÉ: Dans mes quelques brèves remarques, je n'avais pas l'intention d'aborder des questions qui doivent être plus opportunément discutées dans des débats sur l'exposé budgétaire du gouvernement, sur des crédits ou sur des motions. C'est pourquoi je me demande comment la question des armements peut être soulevée dans un débat sur le Discours du Trône qui n'en fait pas mention.

On peut cependant s'étonner qu'il n'y en soit pas question, quand le ministre de la Défense, avant la session, a fait à cet effet des déclarations qui ont provoqué des controverses. Que signifie son avance? Que veut dire son recul?

C'est au gouvernement à présenter franchement sa politique de défense ou de participation. Car le gouvernement est en communication avec les autorités de l'Empire britannique et avec les puissances internationales qui font partie de la Société des Nations. A la dernière session de la Société, le gouvernement avait des représentants compétents, et je profite de l'occasion pour féliciter le leader du gouvernement de l'activité qu'il a déployée au sein de la Société. Le gouvernement connaît donc à fond la situation, du double point de vue national et international. Le gouvernement se doit de présenter franchement une politique qui corresponde à cette situation. Le gouvernement connaît le rôle, les intérêts, les obligations et les engagements du pays. Il connaît aussi ses propres responsabilités. Il doit donc exposer sa politique. C'est à l'opposition de l'examiner, de proposer des amendements, et c'est au parlement de décider. C'est alors qu'il y aura lieu de prendre une courageuse et loyale attitude, loyale au Canada d'abord.

C'est aussi une question d'éducation. Le gouvernement doit chercher à faire l'éducation du Canadien sur son vrai devoir de citoyen, et c'est en temps de paix que le citoyen apprendra à l'accomplir avec mesure. Il faudrait éviter, dans cette éducation, les abus, les préjugés de la partisannerie, qui aveuglent trop souvent au lieu d'éclairer.

En 1914, on a commis de gros abus de langage, de théories et de dépenses.

Je ne suis pas encore disposé à prendre une autre attitude que celle que j'ai déjà prise honnêtement contre les excès de cette période de guerre. J'ai pris cette attitude parce que j'aimais mon pays avant tout, et je l'aime encore et d'autant plus que j'adhère davantage à la politique du "Canada d'abord".

Je l'ai déjà dit devant des représentants de la France et de l'Angleterre, le Nouveau-Monde est fatigué des éternelles querelles de la vieille civilisation. Si les vieilles nations ne comprennent pas mieux le rôle nouveau de la civilisation chrétienne, il faudra que l'Amérique le lui apprenne. Viendra un temps où l'Amérique, qui veut la paix, saura imposer sa politique.

Lors du vote des crédits pour la défense du Canada, le Gouvernement devra bien expliquer au peuple, et bien définir ce qu'il entend par la défense du Canada.

Considérons bien ces questions en temps de paix, non pas poussés par les passions ou les explosions, mais éclairés par la raison.

(Traduction)

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, je ne me proposais pas de prendre part à ce débat, mais je désire présenter quelques brèves observations pour ma propre satisfaction et ma tranquillité d'esprit. Je regrette fort la remarque, cet après-midi, de mon honorable vis-à-vis (l'honorable M. Lacasse). J'espère qu'il acceptera mes paroles dans le même esprit qui les motive. J'ai écouté avec attention tout le débat d'hier et n'ai entendu aucun de nos leaders faire allusion à la participation du Canada à une guerre étrangère. Je crois que mon honorable collègue a eu tort de parler de cela dans la discussion, et c'est à cause de cette remarque que je prends la parole.

Tout ce que l'on a dit hier se rapportait à la défense du Canada comme partie du commonwealth des nations britanniques et partie intégrante de l'Empire britannique. Où serions-nous tous aujourd'hui, quelles que soient nos origines nationales, n'eût été la protection que l'Empire britannique nous a accordée dans le passé et nous continue à l'heure actuelle? Il n'est pas un homme qui m'entend, il n'est pas un citoyen réfléchi du Canada, qui prétendra que notre nation ne devrait pas être prête à se défendre contre un agresseur.

Jamais avant ce jour on n'a suggéré que le Canada devrait s'immiscer dans une guerre d'agression, mais tout citoyen sérieux de ce pays sait qu'afin de se défendre les Canadiens seraient peut-être forcés de franchir leurs propres frontières. C'est ce que nous avons déjà fait, non pas volontairement, mais parce que les circonstances nous y obligeaient. Durant deux ans et demi la grande république américaine a fait tout en son pouvoir pour ne pas être entrainée dans la Grande Guerre. Elle n'y était pas personnellement intéressée, mais elle fut forcée d'y prendre part, non pas par l'Empire britannique, non point par l'univers, mais dans le but de défendre la civilisation que l'on avait établie dans cette partie du continent de l'Amérique du Nord, au sud de notre frontière méridionale.

Je veux bien reconnaître que nous nous trouverons peut-être dans une telle situation plus tard que nous soyons tenus de participer à une guerre sur un sol étranger, mais je n'anticipe rien de tel. Nulle déclaration en cette Chambre hier n'était de nature à faire croire que nous prendrions part à une guerre étrangère parce que nous nous préparerions à assumer notre part du fardeau de la défense de notre propre pays.

J'ai lu avec plaisir dans la presse les projets du ministre de la Défense. Qu'ils soient suffisants ou non, il a tout de même fait un pas dans la bonne voie. Loin de nous l'idée de ne pas parler de défense. Appelons les choses par leur nom, et reconnaissons la situation qui s'offre à nous et à tout le reste de l'Empire. Les honorables membres qui ont assisté à la conférence impériale il y a eu un an l'été dernier ont entendu des porte-parole de tous les pays du commonwealth des nations britanniques, lesquels ont tous exprimé le désir d'une préparation suffisante afin que ces nations soient en mesure de défendre l'Empire si c'est nécessaire. Voilà tout ce que veulent ceux parmi nous qui ont foi dans un réarmement raisonnable. Supposera-t-on que tous les éléments qui composent la nation britannique, comptant quarante-cinq millions d'habitants, consentiraient aux énormes dépenses d'armements s'ils ne croyaient pas que le gouvernement unioniste qui les représente au parlement agissait pour la défense de la nation, même si cette défense, comme il arrive parfois, rendait une offensive nécessaire. Si le gouvernement britannique a raison, est-ce que ceux parmi nous qui croient en une préparation raisonnable ont tort?

Je n'ai joué qu'un bien petit rôle dans les dernières hostilités, et je ne veux plus voir une autre guerre. J'ai été frappé par un obus allemand au début de la guerre, mais j'ai pris une plus grande part dans le conflit que certains de ceux qui ont dit qu'ils lèveraient une armée pour s'opposer aux hommes quittant ce pays pour se battre, et qui n'expriment pas l'opinion des citoyens loyaux envers le Canada et l'Empire qui nous protège. Cette façon de parler lasse assez ma patience. Il me répugne également d'entendre les pacifistes dire: "Nous allons rester tranquilles tandis que les autres se battront." Ce n'est pas à cet esprit que l'on doit le progrès de notre pays. Telle n'est pas la mentalité de la grande nation française, qui s'est tenue côte à côte avec l'Empire britannique, qui, dans toute l'histoire, a combattu et s'est loyalement et bien défendue quand il le fallait. Je connais, tout comme les honorables membres, les sentiments qui ont dominé chez les descendants de cette nationalité au Canada, de même que de celle des Anglo-Saxons, d'origine anglaise, écossaise ou galloise. Nous sommes animés du même esprit que celui de nos ancêtres.

Je ne veux de guerre, mais je tieus à ce que le Canada soit en état de faire sa part au besoin. Je ne veux pas voir un seul Canadien combattre à l'étranger, mais je veux que tous les patriotes canadiens soient en mesure de défendre leurs rives si jamais elles sont attaquées.

L'honorable M. LACASSE: Très bien.

L'honorable M. BLACK: Tout improbable que cela paraisse, c'est néanmoins possible que nous ayons un jour à combattre sur nos rives pour la défense de notre territoire. Il y a sur l'océan Pacifique une puissance très forte, très énergique, possédant une des plus fortes armées de terre et de mer qui soient, et habitée par une population que l'exiguité de son territoire force à chercher de nouvelles terres à coloniser.

L'honorable M. CANTLEY: Et qui augmente à raison d'un million par année.

L'honorable M. BLACK: Oui, même plus. Devant l'accroissement de la population du Japon proprement dit—pourquoi ne pas parler franchement—à qui allons-nous recourir pour la protection de notre côte du Pacifique, ou, quant à cela, de notre littoral de l'Atlan-

tique, si ce n'est à la marine britannique? Devons-nous compter sur le protection des Etats-Unis? Nullement. Si la marine anglaise n'existait pas, les Etats-Unis ne pourraient pas nous protéger.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien.

L'honorable M. BLACK: Il n'y a que la marine britannique, avec l'aide des Etats-Unis et ce que nous pourrions faire nous-mêmes, qui pourrait nous protéger contre l'agression d'un puissance étrangère qui voudrait occuper nos terres fertiles.

Nous devrions assurer à nos côtes la protection qu'il faut pour parer aux éventualités. Certes, notre faible population et nos moyens limités ne nous permettraient pas de nous défendre bien longtemps; mais nous devrions nous assurer les moyens de tenir nos rives jusqu'à ce que la marine d'Angleterre ou d'un autre pays vienne à notre aide. Nous avons besoin de contre-torpilleurs, mais il nous faut aussi une flotte de sous-marins. Nos docks d'Halifax et d'Esquimault devraient être en état de répondre aux besoins de nos vaisseaux ou de ceux de la marine anglaise quand elle viendra.

Nous n'avons pas besoin d'une grosse armée. Personne ne désire plus que moi que nous n'en ayons besoin d'aucune. Mais nous devrions nous constituer un noyau d'armée qui pourrait nous protéger en attendant de recevoir de l'aide du dehors. Je ne veux pas faire de jingoïsme, mais j'estime que nous devrions cesser de parler toujours de paix. Nulle autre nation ne le fait. Je dis simplement—et je crois que mon honorable ami (l'honorable M. Lacasse) partagera mon avis—que nous devrions être en état de marcher la tête haute et de regarder dans les yeux nos frères d'Australie, de Nouvelle-Zélande, d'Afrique, d'Angleterre et du reste de l'empire. Nous devrions pouvoir dire à la Grande-Bretagne: "Nous ne sommes pas aussi puissants que vous, mais nous reconnaissons nos obligations envers l'Empire et nous sommes prêts à faire notre part". En cela, je partage tout à fait les sentiments exprimés par mon très honorable leader (le très honorable M. Meighen) hier, et par le ministre de la Défense. Je constate avec plaisir que ce dernier se dirige, à mon sens, dans la bonne voie sous la conduite de son Gouvernement. Je félicite l'honorable leader de l'autre côté de la Chambre (l'honorable M. Dandurand) à titre de membre du Cabinet, car je suis certain qu'il approuve entièrement le ministre de la Défense.

L'honorable CAIRINE WILSON: Honorables sénateurs, j'hésite quelque peu à me lever pour donner des explications, après avoir écouté les paroles dramatiques de l'honorable sénateur de Winnipeg (l'honorable M. Haig), mais je m'exécute parce que je suis peut-être la seule de cette Chambre qui fasse partie de l'Association locale pour l'amélioration des logements.

J'ai été quelque peu surprise d'entendre le très honorable leader de l'opposition (très honorable M. Meighen) déclarer que le Gouvernement avait avancé la somme de 50 millions afin de permettre aux banques de prêter cet argent. Le Gouvernement n'a garanti que 15 p. 100 de $50,000,000, ce qui représente $7,500,000 en vertu de ce projet. Le projet n'a été lancé que le 19 octobre, et en ce moment il y a encore un bon nombre de comités locaux qui ne fonctionnent pas. Le comité d'Ottawa n'est qu'à ses débuts, mais les banques ont déja reçu un nombre satisfaisant de demandes. Aux Etats-Unis les améliorations effectuées sans l'aide des prêts de l'Etat ont dans certains cas atteint dix fois le chiffre de celles qui l'ont été au moyen de ces prêts. Ainsi il y a tout lieu d'espérer que ce projet fournira une somme considérable de travail aux ouvriers de l'industrie du bâtiment, qui ont eu beaucoup à souffrir de ce chef.

A un certain point de vue l'honorable sénateur de Winnipeg. . . .

L'honorable M. McMEANS: C'est moi qui suis le sénateur de Winnipeg.

L'honorable Mme WILSON: Je demande pardon à l'honorable sénateur. Je voulais parler de l'honorable représentant junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). On nous a fait connaître l'importance du problème du chômage à un certain point de vue, et le très honorable leader de l'opposition a certainement louangé les aptitudes du Gouvernement lorsqu'il a dit que ces messieurs auraient pu facilement résoudre ce problème seuls. Tous les honorables sénateurs ont confiance dans la compétence exceptionnelle et dans le dévouement du président de la Commission de placement, et, cependant il faut se rendre compte que la solution de ces problèmes n'est pas facile à trouver,—sans toutefois être impossible comme on l'a prétendu cet après-midi,—vu que le président y consacre seize heures par jour.

Je n'en dirai pas davantage sur cette question.

L'honorable L. McMEANS: Honorables sénateurs, je me contenterai de faire une ou deux observations sur la situation dans les provinces de l'Ouest. A Winnipeg vous ne pouvez pas emprunter un dollar sur un immeuble. Le caractère radical de la législation que l'on a adoptée concernant toutes les catégories de prêts constitue une des grandes difficultés à surmonter. Quel a été le résultat de cette législation? Si vous prêtez $1,000

sur une maison vous êtes fort exposé après la session suivante de la législature de cette province à ne pouvoir vous faire rembourser.

Vous pourriez aller demain à Winnipeg prêter plusieurs millions de dollars aux taux d'environ 6 p. 100, mais la difficulté est que vous ignorez ce que la législature pourrait faire. Elle pourrait aujourd'hui adopter une loi d'après laquelle vous pourriez effectuer un prêt hypothécaire, et à la session suivante elle pourrait en adopter une autre qui invaliderait votre hypothèque. Les législatures ont édicté des lois qui ont chassé de la province toutes les compagnies de prêt et toutes les institutions financières, et c'est une des raisons pour laquelle les provinces se trouvent dans une situation si précaire. Dans la Saskatchewan, l'Alberta et le Manitoba, si vous prêtiez $1,000 sur une maison qui en vaut $5,000, vous pourriez constater après la session suivante de la législature que votre prêt a disparu. Aucune institution financière de Montréal ou de Toronto ayant à sa tête un conseil d'administration ne prêtera un seul dollar dans les provinces de l'Ouest. J'ai reçu le mois dernier d'une personne de l'Est une lettre à propos d'hypothèques. Elle m'informait qu'un banquier lui avait conseillé de ne pas placer un seul dollar en hypothèque dans les provinces de l'Ouest.

Ces provinces doivent assumer la responsabilité de leur situation présente à cause des lois iniques qu'elles promulguent. Comment peuvent-elles s'attendre à jouir d'une situation favorable après avoir chassé de leur territoire toutes les institutions financières? Elles s'adressent alors au gouvernement fédéral en lui disant "Nous sommes mal prises. Nous n'avons pas d'argent et nous ne pouvons percevoir notre dû." Je répète qu'elles se trouvent dans cette situation à cause des lois qu'elles ont édicté. Il me semble qu'à moins que ne soit exercé un certain contrôle sur la législation de ces provinces nous devrons nous attendre à voir l'état de choses actuel se continuer.

L'honorable M. CALDER: Comment exerceriez-vous ce contrôle?

L'honorable M. McMEANS: Ce n'est pas agréable à dire mais voici quelle est la situation. Les trois quarts des représentants qui siégent dans les législatures provinciales ont eux-mêmes, je suppose, des dettes hypothécaires, et lorsqu'on présente un projet de loi décrétant que ni le principal ni les intérêts d'une créance hypothécaire ne pourront être recouvrés, ils sont unanimes à l'appuyer de leur vote. J'ignore comment pourrait s'effectuer ce contrôle à l'égard de leur législation. Je crois que si, à l'époque de la Confédération, on avait réalisé une union législative plutôt que fédérative, les provinces ne conservant que l'autorité de—

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: —conseils de comtés.

L'honorable M. McMEANS: —de conseils de comtés agrandis, notre situation eût été meilleure. Je répète qu'à mon avis ce sont les provinces elles-mêmes qui ont la responsabilité du déplorable état de choses qui existe dans l'Ouest.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, il y a quelques instants j'ai écouté avec un vif intérêt le sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig); il a surtout discuté la situation dans laquelle se trouvent les provinces des Prairies et a signalé le fait que la dette constitue l'un des plus grands obstacles à la prospérité de ces provinces en particulier et à celle du Canada tout entier. Si j'ai bien compris sa thèse il a proposé comme l'un des moyens de résoudre le problème de la dette, la fusion ou la coordination des deux grands réseaux ferroviaires, qui ont vu leur trafic diminuer sensiblement depuis quelques années. Je n'ai pas l'intention de discuter cette question pour l'intant, mais pendant son discours, j'aurais voulu lui demander quelle autre importante mesure pourrait-on bien prendre en vue de soulager l'Ouest du fardeau de sa dette. Pour moi, et mon opinion est jusqu'à un certain point confirmée par ce que le sénateur senior de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) a déclaré il y a un instant, ce dont les provinces des Prairies ont eu surtout à souffrir dans le passé, c'est d'un excès de gouvernement.

L'honorable M. McMEANS: Très bien!

L'honorable M. MURDOCK: Et tout en m'inclinant devant le profond savoir d'autres personnes qui sont d'une opinion différente, je crois que l'un des grands maux dont l'Ouest souffre aujourd'hui c'est que l'administration y est trop compliquée. Mon honorable ami le sénateur junior de Winnipeg a soutenu, avec raison jusqu'à un certatin point, que la situation précaire de l'Ouest est due au fait que l'Est a imposé ceci, cela ou quelque autre chose aux provinces des Prairies, qu'il leur a prêté des fonds, construit des chemins de fer, et le reste. Mais mon honorable ami doit se rendre compte qu'en 1905 la population des Prairies a manifesté le plus vif désir de voir la création de deux nouvelles provinces autonomes. Point n'est besoin de citer des faits et des chiffres pour démontrer ce que ces deux nouvelles provinces autonomes ont coûté à la population de l'Ouest dans le

passé et ce qu'elles leur coûtent encore par suite de l'adoption de lois que certains d'entre nous trouvent stupides. Je crois donc que mon excellent ami le sénateur junior de Winnipeg devrait peut-être souligner qu'on eût bien fait, en 1905, de conseiller aux Prairies de reculer les limites du Manitoba jusqu'aux contreforts des Rocheuses pour n'avoir ainsi qu'une seule administration provinciale pour les Prairies. Si on l'avait fait, on aurait épargné à la population du beau territoire du Nord-Ouest des millions de dollars.

L'honorable M. BALLANTYNE: Pourquoi n'a-t-on pas réclamé aussi la baie d'Hudson?

L'honorable M. MURDOCK: On a demandé bien des choses qu'il est inutile de mentionner cet après-midi.

Nos séances d'hier et d'aujourd'hui m'ont fait penser à la faiblesse de la nature humaine et surtout aux différends qui provoquent des guerres. Il existe probablement parmi les membres de cette Chambre des divergences d'opinions aussi prononcées, sur certaines questions qui intéressent le Canada d'une façon toute particulière, que chez des peuples d'autres pays dans lesquels des divergences à propos des intérêts nationaux vont parfois jusqu'à causer des désordres et même une guerre. Je vais parler brièvement de la guerre. Je suis, dans les limites de l'honneur et de la raison, irrémédiablement opposé à la guerre et en conséquence, je crois que le Canada—aussi bien que l'Empire britannique—devrait faire tout en son possible pour ne pas être mêlé à un conflit armé. Je ne saurais cependant approuver ceux qui ont la réputation d'être d'ardents patriotes et qui disent que nous ne devrions jamais prendre part à aucune guerre; je ne crois pas que la grande majorité des Canadiens partage cette opinion. Nous avons vu il y a cinq ou six semaines ce que signifie la loyauté et le patriotisme envers l'Empire britannique. D'après moi, cette démonstration, dans sa spontanéité, avait plus de signification que celle qui eut lieu aux mois d'août et de septembre 1914, au début de la Grande Guerre, alors qu'un grand nombre de Canadiens crurent qu'ils ne pouvaient plus rester neutres quand la Grande-Bretagne était en guerre. Je suis parfaitement d'accord avec ceux qui prétendent que nous ne devrions participer à aucune guerre, quelles que soient les circonstances, que les Canadiens ne devraient jamais prendre part à une guerre se livrant sur un sol étranger, parce que je connais un peu, par expérience, les calamités que cause la guerre. Me permettra-t-on de faire cette petite comparaison? Je crois que le membre le plus zélé d'une société protectrice des animaux, homme ou femme, qui serait toujours prêt à se porter au secours d'un animal en danger, n'hésiterait pas, s'il voyait un de ses enfants attaqué par un chien enragé, prendre des moyens énergiques pour se débarrasser de l'animal. Il en est de même, d'après moi, pour cette question de guerre. Le Canada et les Canadiens ne veulent plus de guerre, mais pour protéger les choses auxquelles nous pensions il y a cinq ou six semaines, la stabilité et la survivance de l'Empire britannique, l'amour et l'orgueil de notre race,—oui, nous pensions à toutes ces choses—des milliers de Canadiens étaient prêts à résister. Si nous considérons les changements remarquables qui se sont produits au cours de ces dernières années, alors que les clauses du Traité de Versailles furent violées et mises au rancart et que certaines nations, invoquant le principe que la force prime le droit, se préparent par tous les moyens à leur disposition à affirmer et prouver que la force en réalité prime le droit, accepterons-nous, en notre qualité de Canadiens chrétiens et virils, fiers de notre héritage dans l'Empire britannique, de nous tenir à l'écart et de ne pas faire les préparatifs raisonnables pour venir en aide, le cas échéant, à la mère patrie et aux autres parties du Commonwealth des nations britanniques? Non. Si je connais bien les Canadiens et le sang qui coule dans leurs veines, nous ne ferons rien de la sorte.

Il y a des gens au Canada qui comptent sur la situation avantageuse dans laquelle ils se trouvent, se fiant à la protection des Etats-Unis, et qui croient qu'avec leur puissante marine et leur grande armée, les Américains ne permettraient pas et ne pourraient permettre que le Canada soit envahi par un ennemi. Assurément nous ne sommes pas ainsi faits que nous irons jusqu'à compter sur un pareil sentiment. Nul doute que nous ferons tout ce qui est raisonnable et praticable en vue de nous préparer, à l'occasion, tout en demandant à Dieu de l'éloigner de nous, à faire ce que l'humanité attend de nous, à titre de Canadiens et de membres du Commonwealth des nations britanniques.

(Le débat est ajourné sur la motion de l'honorable M. Hughes.)

BILL RELATIF À LA SUCCESSION AU TRÔNE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec un projet de loi (bill n° 1), loi sur la modification de la loi concernant la succession au trône.

(Le bill est lu pour la 1ère fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, avec la permission du Sénat, je désire maintenant proposer la deuxième lecture de ce bill. Nous sommes tous au courant de la situation qui a motivé cette mesure. L'objet du projet de loi est d'obtenir l'assentiment du Parlement du Canada à la modification de la loi sur la succession au trône énoncée dans la loi du Parlement anglais intitulée *Loi sur la déclaration d'abdication de Sa Majesté, 1936.* La loi du Royaume-Uni figure à l'annexe 2 du bill dont la Chambre est maintenant saisie.

Pour bien marquer la portée de la loi anglaise, je vais lire le compte rendu des paroles prononcées à Westminster par le premier ministre du Royaume-Uni lors de la deuxième lecture du bill. Voici ces paroles du très honorable Stanley Baldwin:

Les dispositions du bill ne requièrent que très peu d'explications de ma part à cette phase de la discussion. C'est un sujet qui intéresse évidemment les dominions et touche à leurs lois organiques tout comme il nous intéresse nous-mêmes. Ainsi que la Chambre pourra s'en rendre compte, quatre dominions, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et l'Afrique-du-Sud, ont voulu participer à ce projet de loi. Quant à l'Etat libre d'Irlande, M. de Valera m'a communiqué hier qu'il se proposait de convoquer aujourd'hui le parlement irlandais en vue de légiférer sur cette question telle qu'elle se présente chez lui. L'aspect de la question au point de vue judiciaire et constitutionnel est plutôt compliqué, et il serait préférable de traiter à une étape ultérieure des questions que l'on voudrait soulever à ce sujet.

Le bill a pour objet de donner suite à l'abdication de Sa Majesté et stipule que Son Altesse Royale le duc de York succédera au trône de la même manière et avec les mêmes effets que si le règne précédent avait pris fin suivant le cours ordinaire.

Une loi du Parlement est nécessaire puisque la succession au trône est régie par l'*Act of Settlement*, qui ne prévoit pas le cas d'une abdication ou d'une succession résultant d'une abdication. Il est également nécessaire de modifier expressément cette loi de façon à écarter de la succession Sa Majesté ainsi que ses enfants et ses descendants. Ce qui est effectué par les alinéas (1) et (2) de l'article 1.

Je désire appeler l'attention des honorables sénateurs sur le fait que le projet de loi ne s'applique qu'au deuxième paragraphe de la loi impériale, lequel écarte de la succession Sa Majesté ainsi que ses enfants et ses descendants.

On trouvera dans le Statut de Westminster la raison pour laquelle ce projet de loi nous est présenté. Deux parties de ce statut sont très intéressantes, le préambule et l'article 4. Le deuxième considérant du préambule est ainsi conçu:

Considérant qu'il est utile et opportun, puisque la Couronne est le symbole de la libre association des membres de la Communauté des nations britanniques et qu'elles se trouvent unies par une allégeance commune à la Couronne, d'exposer, sous forme de préambule à la présente loi, qu'il serait conforme au statut constitutionnel consacré de tous les membres de la Communauté, dans leurs rapports réciproques, de déclarer que toute modification de la loi sur la succession au trône ou sur la dignité royale et les titres royaux doit recevoir désormais l'assentiment des Parlements de tous les Dominions aussi bien que celui du Parlement du Royaume-Uni.

C'est à cause de l'existence de cette déclaration constitutionnelle que le projet de loi est présenté au Parlement. Les honorables sénateurs constateront que les parlements de tous les Dominions étaient censés se réunir en même temps que le Parlement anglais pour adopter une loi semblable. Le temps ne nous a pas permis de convoquer immédiatement le Parlement canadien. Que serait-il arrivé si notre Parlement avait attendu huit ou dix jours pour se réunir et adopter la loi mentionnée dans le préambule?

Je n'ose pas le dire; mais je suis convaincu que des difficultés auraient surgi si le Canada ne s'était pas associé à la loi que le Parlement impérial adoptait alors.

Etant donné que le Parlement du Canada ne pouvait pas à ce moment-là adopter une loi correspondante le Gouvernement a dû avoir recours à l'application de l'article 4 du Statut de Westminster. Cet article est ainsi conçu:

Nulle loi du Parlement du Royaume-Uni adoptée postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente Loi ne doit s'étendre ou être censée s'étendre à un Dominion, comme partie de la législation en vigueur dans ce Dominion à moins qu'il n'y soit expressément déclaré que ce Dominion a demandé cette loi et a consenti à ce qu'elle soit édictée.

Le Gouvernement du Dominion a donc rendu un décret du conseil déléguant ses pouvoirs au Gouvernement impérial et demandant au Parlement impérial d'adopter la loi afin que la souveraineté de George VI soit proclamée au Canada aussi bien que dans les Iles Britanniques. C'est ce qui a été fait. Comme nous le verrons dans la loi anglaise, le Dominion s'est associé à la Grande-Bretagne dans l'adoption de la loi. Le préambule de cette loi, que nous trouvons dans l'Annexe 2 du projet de loi, est ainsi conçu:

Considérant qu'il a plu à Sa Majesté, par Son message royal du dixième jour de décembre de la présente année, d'affirmer Sa détermination irrévocable de renoncer au trône pour Elle-même et ses descendants, et qu'Elle a souscrit à cette fin l'acte d'abdication énoncé dans l'Annexe de la présente loi, en exprimant le désir qu'il prît effet immédiatement:

Considérant que, sur communication de ces affirmation et désir de Sa Majesté, faite à Ses Dominions, le Dominion du Canada, conformément aux dispositions de l'article quatre du Statut de Westminster (1931), a demandé l'a-

doption de la présente loi et a consenti à cette adoption; et considérant que le Commonwealth d'Australie, le Dominion de la Nouvelle-Zélande et l'Union Sud-Africaine y ont donné leur assentiment.

Or, il s'est agi de savoir si une fois ce consentement donné par le gouvernement canadien le Parlement du Dominion devait voter une loi supplémentaire. C'est nécessaire, si l'on veut se conformer aux termes précis du préambule du Statut de Westminster. Qu'on me permette de le citer encore une fois:

qu'il serait conforme au statut constitutionnel consacré de tous les membres de la Communauté, dans leurs rapports réciproques, de déclarer que toute modification de la loi sur la succession au trône ou sur la dignité royale et les titres royaux doit recevoir désormais l'assentiment des Parlements de tous les Dominions aussi bien que celui du Parlement du Royaume-Uni.

On remarquera que la portée du projet de loi se limite au paragraphe 2 de l'article 1er de la loi anglaise touchant l'ordre de succession. On prétend que cette loi-ci est superflue. Or, je considère que c'est grâce à la déclaration du Statut de Westminster que nous pouvons revendiquer pour le Parlement du Canada le droit de l'édicter.

Je pourrais discuter longuement les divers autres aspects de la question, mais je crois que mes honorables collègues seront satisfaits de cet exposé.

Je peux dire que j'étais en Europe à l'époque critique où l'abdication de Sa cidevant Majesté le roi Edouard VIII était discutée un peu partout dans le monde, et que j'ai été ému de la préoccupation que manifestaient des amis d'autres pays, que j'avais rencontrés à Genève et à Paris, tous admirateurs de la monarchie anglaise, au sujet de la pénible situation dans laquelle nous nous trouvions. Toutefois, je me suis rendu compte que la façon dont on avait surmonté cette crise avait rehaussé la renommée du régime parlementaire britannique, ainsi que la réputation du premier ministre de Grande-Bretagne, M. Baldwin. Sa déclaration à la Chambre des communes fut l'objet de l'admiration unanime. On considérait que seul le modèle des Parlements pouvait donner au monde un tel exemple de dignité au sujet d'une grave question constitutionnelle.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Après ces quelques remarques, je propose la 2e lecture du projet de loi.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables messieurs, je ne prends pas la parole pour m'opposer à la deuxième lecture de ce bill. Avant de formuler quelques observations sur le projet de loi, je désire féliciter l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) de ses remarques au sujet de la façon si digne, si admirable, si généreuse et si correcte dont le Gouvernement et le Parlement de Grande-Bretagne ont su résoudre un sujet embarrassant et gros de dangers. Je profiterai également de l'occasion pour dire que, suivant moi, bien que le Gouvernement du Canada ait peut-être erré—c'est certain quant aux détails —il a quand même conduit très bien toute l'affaire. Il a fait ce qu'il devait faire. Du point de vue national, c'est vraiment heureux que le Gouvernement ait agi ainsi.

J'estime qu'il eût été regrettable plutôt qu'heureux si le Gouvernement avait décidé que le Parlement devait se prononcer en l'occurrence. Qu'on veuille bien me pardonner si j'ajoute que si l'événement s'était produit en 1920 ou 1921, alors que de très graves responsabilités reposaient sur mes épaules, ou s'il s'était produit entre 1930 et 1935, alors que les mêmes responsabilités échéaient à un autre, des critiques très acerbes eussent été faites à notre adresse si nous avions suivi la même voie.

Bien que maintenant je ne fasse pas opposition à la mesure, je désire faire connaître à la Chambre mon opinion sur la régularité de la procédure suivie. Je crains que le Gouvernement, ou peut-être, pour infliger le blâme à qui il revient, les juristes de la couronne, n'ont pas fait du sujet l'étude minutieuse et attentive qu'il réclamait. A mon avis, le présent bill n'était pas du tout nécessaire. Je sais que le Gouvernement agit de bonne foi en le présentant et j'ai l'intention de l'appuyer.

J'ai écouté attentivement les arguments de l'honorable leader du Gouvernement dans cette Chambre, qui tentait de nous convaincre de la nécessité de cette mesure et se basait pour cela sur le Statut de Westminster. Je sais que ce statut est en vigueur. Je n'ai jamais cru qu'il marquât en réalité un progrès et j'ai toujours fort douté qu'il fût sage de cristalliser en mots une situation constitutionnelle qui s'est développée au cours des ans, ma propre conviction étant qu'il eût mieux valu laisser les choses en leur état, sous forme d'une pratique constitutionnelle établie plutôt que sous celle d'une loi fixe et définie.

Mais nous avons ce statut. Il convient donc d'examiner au juste ce que le Canada devrait faire en présence de cette loi et des circonstances. Une abdication s'est produite. Abdication de quoi? Abdication du trône de Grande-Bretagne et des dominions britanniques au delà des mers et de la couronne impériale de

l'Inde, par Sa Majesté l'ex-roi Edouard VIII. Il s'est produit ce que l'on peut appeler une acceptation, par le parlement d'Angleterre de l'abdication. Acceptation de ce fait comme transmission de la Couronne et elle a été déclarée par la loi anglaise comme étant une transmission de la couronne. Voilà ce qui s'est produit.

Voyons maintenant de quelle façon le Statut de Westminster intervient. Il n'y a que deux parties du statut qui exercent une influence sur le point en question. La première que je vais lire est l'exposé sur lequel le leader du Gouvernement en cette Chambre appuie apparemment sa justification du bill. Je prie les honorables membres de me suivre attentivement, car son existence même a une signification qu'on n'apprécie pas à sa valeur je crois. Elle existe à titre de considérant, non pas comme article du statut. En voici le texte:

Considérant qu'il est utile et opportun, puisque la Couronne est le symbole de la libre association des membres de la Communauté des nations britanniques et qu'elles se trouvent unies par une allégeance commune à la Couronne, d'exposer, sous forme de préambule à la présente loi, qu'il serait conforme au statut constitutionnel consacré de tous les membres de la Communauté, dans leurs rapports réciproques, de déclarer que toute modification de la loi sur la succession au trône ou sur la dignité royale et les titres royaux doit recevoir désormais l'assentiment des Parlements de tous les Dominions aussi bien que celui du Parlement du Royaume-Uni.

Or, le leader du Gouvernement affirme que nous devons consentir en vertu de ce considérant, qui trace au Parlement la voie à suivre advenant la modification de la loi concernant la succession.

Ma première affirmation, qui est très importante, est celle-ci: La Loi concernant la succession n'a subi aucun changement. La Loi concernant la succession au trône et la dignité royale et les titres royaux reste telle qu'elle est depuis plusieurs vingtaines d'années. On n'y a même pas mis un point sur un i; on n'a a rien ajouté ni rien retranché. Elle conserve son identité d'auparavant. Elle est incorporée dans l'Acte de succession, qui dispose que la Couronne est transmise à celui ou à celle qui a tel ou tel degré de parenté. La loi restant ce qu'elle était, l'exposé des motifs ne s'applique donc pas en l'espèce Nulle nécessité ne peut être excipée de l'exposé des motifs pour la raison bien simple et bien manifeste que la raison d'être de l'exposé, savoir, la modification de la Loi concernant la succession, n'existe pas.

J'arrive à l'article 4. Je ne crois pas que le leader du Gouvernement ait tenté, si je ne me méprends pas sur le sens de ses paroles,

de motiver la nécessité de cette législation en invoquant l'article 4. Voici comment se lit cet article:

Nulle loi du Parlement du Royaume-Uni adoptée postérieurement à l'entrée en vigueur de la présente loi ne doit s'étendre ou être censée s'étendre à un Dominion, comme partie de la législation en vigueur dans ce Dominion...

Honorables membres du Sénat, j'appuie sur ces mots.

...comme partie de la législation en vigueur dans ce Dominion, à moins qu'il n'y soit expressément déclaré que ce Dominion a demandé cette loi et a consenti à ce qu'elle soit édictée.

Si l'on soutenait—comme on l'a fait ailleurs—qu'à cause de cet article il convient que nous adoptions la législation dans laquelle nous demandons et nous consentons, voici ce que je répondrais. La législation dit qu'une loi adoptée par le Parlement de la Grande-Bretagne ne fait pas partie de la loi canadienne, à moins qu'il n'y soit expressément déclaré que le Canada a demandé cette loi et a consenti à ce qu'elle soit édictée. Or, le Parlement de la Grande-Bretagne n'a pas adopté de loi destinée à faire partie de la législation en vigueur au Canada. Notre acte constitutionel statue que le roi de la Grande-Bretagne est notre roi, la seule personne que l'Acte de succession établit souverain de l'Empire, de Grande-Bretagne et des Dominions et de l'Inde. Si la transmission de la Couronne n'a pas lieu, le Canada n'a pas de roi. Il y eut certes transmission de la Couronne—à la suite d'une abdication peut-être—dès l'acceptation de l'abdication par la loi anglaise. A ce moment-là, celui qui succède monte sur le trône exactement comme son prédécesseur. On ne saurait guère donner à entendre que le Parlement du Canada ait jamais possédé ou possède en ce moment le pouvoir de changer de souverain. Ce pouvoir, nous ne le possédions pas entièrieurement à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, car le Canada n'était pas né; nous ne l'avons pas eu dans la suite non plus. Nous ne le possédions pas antérieurement au Statut de Westminster, pas plus que nous le possédons aujourd'hui, depuis son adoption. Voilà pourquoi il existe un préambule. Et voilà pourquoi c'est un préambule et non pas un article de la loi. Cela n'a jamais été dans les limites de nos pouvoirs; cela ne l'est pas maintenant et ne pourra jamais l'être tant que l'Empire subsistera. Ne n'avons donc rien à gagner en votant ce statut.

Il a déjà été déclaré dans la loi anglaise que le Canada a demandé et consenti. Je crois que c'est une erreur, mais cette déclaration s'y trouve, et la loi anglaise conserve tout de même, son entière validité.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: N'est-ce pas ce qu'il faut énoncer d'après la loi?

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est tout.

J'ai dit qu'à mon avis cette déclaration était erronée. Je le répète. Le Canada n'a pas demandé ni consenti. Il n'était pas nécessaire pour le Canada de demander ni de consentir, cela est vrai, mais le Canada se proposait de le faire par un décret du conseil. Ce décret du conseil ne s'appuyait sur aucune loi. Il était absolument sans valeur. Le gouvernement était sans autorité pour faire une déclaration quelconque au nom du Canada. Le gouvernement ne peut faire de déclaration par voie de décret s'il ne tire ce pouvoir d'un texte législatif. Mais je ne veux pas semer la confusion parmi les honorables sénateurs. Ceci est vraiment sans conséquence. La loi britannique est valide et s'applique dans tout l'Empire en ce qui concerne l'acceptation d'une abdication; et le fait que s'il fut jamais nécessaire de faire quelque chose en vertu de cet article 4, il suffisait de faire cette déclaration dans la loi britannique, et l'on s'en est acquitté puisque la déclaration s'y trouve. Dans ce cas, il n'est pas besoin de passer cette loi.

A mon sens, il est malheureux que nous l'ayons, parce qu'elle crée simplement un précédent et qu'elle sera une source perpétuelle de confusion quand il s'agira de statuer à ce sujet.

Il devient nécessaire de légiférer dans certains cas, s'il est prévu dans la loi britannique qu'il doit y avoir une loi applicable au Canada. Ce cas-ci n'en est pas un. L'eut-il été, une adresse des chambres aurait été, à mon sens, dans l'ordre des choses. Mais je prétends que l'article 4 ne s'applique pas du tout, parce que la question de savoir qui occupe le Trône n'a jamais été du ressort du Canada et ne relève pas actuellement de ses attributions.

L'exposé portait aussi qu'aucun changement de la loi de succession ne pourrait être apporté, en vertu de la coutume établie, à moins que les parlements des Dominions ne l'aient d'abord demandé et y aient consenti—comme il convient. S'il survenait quelque changement, il conviendrait alors pour nous d'agir. Mais la loi de succession subsiste telle quelle; par conséquent, il n'était aucunement besoin de légiférer.

Mon seul motif d'exprimer ces vues est de les consigner dans le compte rendu de la Chambre, dans l'espoir que, advenant une autre situation imprévue, ceux qui occuperaient les fonctions responsables pourront leur accorder l'attention qu'elles méritent. Si le parlement avait siégé, il aurait certainement été sage et convenable, je crois, de voter une adresse adoptée par les deux Chambres. En ce moment, aucune action s'impose; mais je ne veux pas m'opposer à cette loi.

L'honorable M. MURDOCK: Le très honorable sénateur donnerait-il pour mon bénéfice une explication des termes du préambule:

...doit recevoir désormais l'assentiment des Parlements de tous les Dominions...

A supposer qu'un ou deux ou trois parlements ne donnent pas leur consentement, ne serait-il pas possible au parlement britannique d'édicter une loi modifiant l'ordre de succession?

Le très honorable M. MEIGHEN: A mon avis, cela serait parfaitement possible et dans toute la plénitude de la portée légale, sans me le consentement d'un seul Dominion. L'exposé des motifs dit simplement que c'est là une façon de procéder conforme à la constitution si l'on a l'intention de modifier la loi concernant la succession. J'essaie cependant d'établir que, dans les circonstances actuelles, on n'a jamais eu l'intention de modifier la loi concernant la succession et elle n'a pas été modifiée. L'exposé des motifs ne se rapporte donc aucunement à la question même et le titre de ce projet de loi est absolument erroné. Les écrivains de l'avenir sur les questions constitutionnelles s'étonneront profondément de ce que nous aurons prétendu que nous étions appelés à consentir à une modification de la loi concernant la succession ainsi que de la dignité royale et les titres royaux du monarque de notre empire, alors qu'il n'y aura eu aucun changement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mon très honorable ami voudra-t-il me permettre une question? L'honorable ministre de la Justice a dit dans l'autre Chambre que, bien que Sa Majesté ait abdiqué et qu'il y ait eu en droit transmission de la couronne, la question de savoir si ses descendants possibles pourraient avoir le droit de réclamer la couronne n'était aucunement claire, et il a ajouté qu'en l'absence de précédent à ce sujet il était nécessaire d'adopter ce projet de loi. Cependant, même si le ministre a eu raison de dire cela, je ne puis voir dans le Statut de Westminster rien qui nous oblige à légiférer. Comment allons-nous exprimer notre assentiment?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne suis pas bien sûr d'avoir saisi le sens de la question posée par l'honorable sénateur. Le ministre de la Justice, je le sais, a dit que l'on a adopté la loi britannique afin de s'assurer hors de tout doute que les descendants possibles du monarque qui, nonobstant l'ab-

dication de ce dernier et le pouvoir indubitable qu'il avait d'abdiquer, voudraient réclamer le trône, ne puissent le faire, et que lui-même ne puisse le faire si jamais il venait à le désirer. Je suis prêt à reconnaître que telle était probablement l'intention du gouvernement et du parlement de Grande-Bretagne, et c'est pour cela qu'ils ont fait passer leur loi et déclaré que l'abdication, qui prenait effet au moment de la sanction de la loi par le monarque, était une transmission de la couronne. Quand cette loi a pris effet, l'Acte de succession a été appliqué et il a fait monarque de l'empire le roi actuel George VI. La transmission de la couronne a été complète immédiatement après la sanction de la loi, on n'en saurait douter, et elle a été complète pour tout l'Empire.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je me range absolument à l'avis de mon très honorable ami, mais il est un point sur lequel je veux, par curiosité, poser une question. Advenant que nous ayons l'occasion d'avoir à prendre une décision concernant la succession au trône, le Statut de Westminster ne nous oblige pas à adopter une loi. Mais comment allons-nous manifester notre assentiment?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je crois pouvoir dire que nous devrions alors procéder au moyen d'une résolution des deux Chambres du Parlement.

L'honorable M. LÉGER: Etant donné ce qu'on vient de dire, ne serait-il pas préférable de modifier le titre en biffant les mots "sur la modification de" par le mot "confirmant", de façon que le titre se lise ainsi: Loi confirmant la loi concernant la succession au trône?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je pense que le titre actuel est absolument erroné, mais je me demande si ce changement l'améliorerait. Je signale à l'honorable sénateur que nous ne confirmons pas la loi non plus.

L'hon. M. LEGER: La modification que j'ai proposée ne donnerait pas au titre une exactitude parfaite, mais il lui assurerait une plus grande précision.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'aimerais pas à proposer de changement qui exigerait la modification du bill, car nous aurions des difficultés avec l'autre Chambre, ce que je tiens à éviter. Je songeais simplement à exprimer mon opinion, sans insister davantage. Connaissant l'attitude énergique du premier ministre, je suis certain que si nous amendions le bill, nous aurions des difficultés avec l'autre Chambre.

L'honorable M. DANDURAND: Si aucun autre honorable sénateur n'a l'intention de prendre la parole, je vais clore le débat. Ma réponse à l'objection de mon très honorable ami sera bien simple. Le Statut de Westminster est une loi impériale. Assurément, le Parlement qui a édicté ce statut, les ministres qui en étaient les auteurs, devaient savoir où ils allaient. Or que voyons-nous? Le gouvernement britannique, à l'époque où il déposait sa loi sur la déclaration d'abdication, câblait aux divers dominions pour leur demander leur assentiment.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il est parfaitement dans l'ordre des choses que les dominions soient consultés et qu'ils expriment leurs vues, car la question est d'intérêt général, mais il ne s'ensuit pas que le Parlement du Canada doive adopter une loi en ce moment.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas là l'avis des juristes du gouvernement britannique.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'aimerais à lire l'opinion des juristes du gouvernement britannique. Mon honorable ami peut-il me la procurer? Je la priserais à l'égal d'un morceau de choix.

L'honorable M. DANDURAND: Je juge simplement l'attitude du gouvernement britannique et de ses juristes, à la lumière des résultats. Le gouvernement britannique a sondé les dominions, comme le prévoit l'exposé des motifs de la loi anglaise.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je me proposais d'attirer l'attention sur cette loi-là, et je vais le faire sans tarder. Elle figure en annexe à notre bill, et l'on n'y découvre aucune disposition relative à la modification de la loi de succession. Il n'en est pas question. Au contraire, la loi dit qu'il y eut transmission de la Couronne et que, par conséquent, la loi concernant la succession reçoit son effet. Cette loi est bien rédigée. Ecoutez ce qu'elle dit:

> Aussitôt après la signification de la sanction royale de la présente loi, l'acte d'abdication signé par Sa présente Majesté le dixième jour de décembre mil neuf cent trente-six, énoncé dans l'Annexe de la présente loi, deviendra exécutoire; et dès lors Sa Majesté cessera d'être roi et il y aura transmission de la Couronne; en conséquence...

"et en conséquence".

> ...le membre de la famille royale ayant le rang suivant dans la succession au trône y succédera...

Non pas en vertu d'une nouvelle loi de succession, mais de l'ancienne. En un mot, la loi britannique rejette à l'avance toute suggestion d'un changement dans la loi de succession. Elle démontre clairement que la chose ne fut jamais envisagée.

L'honorable M. DANDURAND: Je serais disposé à partager l'opinion de mon très honorable ami au sujet de la première clause qu'il vient de lire; mais il constatera que la deuxième clause, celle qui nous intéresse, statue spécifiquement que les enfants du roi abdicataire n'auront absolument aucun droit à la succession.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais cela ne comporte pas de changement à la loi de succession. Cela veut seulement dire que par la suite la transmission de la Couronne aura son plein effet, et un des effets est de faire perdre aux descendants leur droit à la succession.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'étais pas encore rendu là quand mon très honorable ami m'a interrompu. J'envisageais simplement la situation telle qu'elle nous a été présentée par le gouvernement britannique et par le Statut de Westminster, qui rendit nécessairement important pour le Dominion du Canada d'exprimer son opinion. C'était apparemment l'idée du gouvernement britannique que les Dominions agissent en même temps et dans le même sens et de la même manière que le gouvernement impérial. Il attendit les réponses des différents gouvernements d'outre-mer. Là où les parlements des Dominions siégeaient, la législation nécessaire fut adoptée. Le parlement du Canada n'étant pas réuni, l'on eut recours à un décret du conseil en vertu de l'article 4 du Statut de Westminster. Le préambule—j'admets qu'il ne contient pas les clauses exécutoires—exprime les vues des représentants autorisés de la Grande-Bretagne et des Dominions, formulées lorsqu'ils se réunirent et qu'ils adoptèrent les résolutions qui sont à la base du Statut de Westminster. Naturellement, ce bill n'apporte aucun changement ou modification à l'Acte de l'Amérique britannique du Nord, mais ce préambule constitue effectivement une solennelle déclaration du parlement britannique. Les membres du gouvernement britannique ne prennent pas cette déclaration à la légère, et c'est pourquoi ils ont immédiatement communiqué avec les différents Dominions leur demandant s'ils étaient disposés à adopter une loi correspondante. Je crois que cela fait partie de la Grande Charte du Commonwealth des nations britanniques. L'Acte de l'Amérique britannique du Nord a subi une évolution manifeste depuis 1867 et nous y avons découvert des pouvoirs que, il fut un jour, nous ne croyions pas y trouver. A mon avis, cette législation forme partie des lois organiques des Dominions et du Royaume-Uni. Mon très honorable ami dit qu'il n'y a pas de changement dans l'ordre de la succession. Les membres du Gouvernement qui s'occupaient de cette question trouvaient pourtant qu'il y en avait un.

Le très honorable M. MEIGHEN: Quel gouvernement?

L'honorable M. DANDURAND: Voici ce que disait le lord du Sceau privé, le vicomte Halifax, à la Chambre des Lords:

D'après le paragraphe 2 il est clair...

Le très honorable M. MEIGHEN: Le paragraphe 2 de quelle loi?

L'honorable M. DANDURAND: Il s'agit de la loi que la Chambre des Lords discutait alors.

D'après le paragraphe 2 il est clair que la modification nécessaire de la loi de la succession au trône...

La modification nécessaire de la loi de la succession au trône

...suit la renonciation par Sa Majesté, pour Elle-même et ses descendants, à la succession à la Couronne, et, en dernier lieu, cela étant fait, et ses descendants étant par cela exclus de la ligne de succession...

Le très honorable M. MEIGHEN: Dit-il qu'il y a eu modification de la loi de succession? La loi de succession ne peut être modifiée que par un amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Selon lord Halifax...

Le très honorable M. MEIGHEN: Non. Il y a modification de la succession, mais pas de la loi de succession.

L'honorable M. DANDURAND: M. Baldwin déclare à la Chambre des communes:

Il est nécessaire d'avoir une loi du Parlement, parce que la succession au trône est régie par la loi de succession...

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

L'honorable M. DANDURAND:

...que ne prévoit rien pour une abdication ou pour une succession subséquente à une abdication.

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

L'honorable M. DANDURAND:

Il est aussi nécessaire de modifier expressément cette loi en éliminant Sa Majesté, sa lignée et ses descendants de la succession.

Le très honorable M. MEIGHEN: Tout cela est très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Dans son discours à la Chambre des Lords, Lord Halifax exposa la nécessité de cette clause et parla d'une modification de l'Acte de succession.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est un *lapsus linguae*.

L'honorable M. DANDURAND: Ils sont des ministres de la Couronne responsables et entourés de conseillers. Sans approfondir davantage l'aspect constitutionnel, je suis d'avis que nous sommes en droit d'exercer les pouvoirs décrits dans le préambule et d'adopter ce projet de loi dans le mesure où il vise l'ordre de succession. Des situations peuvent se présenter, ainsi que mon honorable ami de Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton) l'a dit en citant le ministre de la Justice, et nous savons qu'au cours des siècles passés il a surgi des prétendants à diverses couronnes. Si les descendants du roi actuel devaient mourir avant lui, un fils ou un petit-fils du ci-devant roi Edouard VIII pourrait réclamer le trône. Quoi qu'il en soit, je pense qu'en proposant le projet de loi nous faisons ce que le Parlement du Canada doit faire quant à l'exercice des pouvoirs mentionnés dans le préambule et aux prérogatives accordées aux Dominions.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

BILL DES TRANSPORTS

AVIS DE PRÉSENTATION

L'honorable M. DANDURAND: Honorables membres, je tiens à apprendre au Sénat que je présenterai peut-être demain un projet de loi, dit bill des transports, afin d'étendre les pouvoirs de la Commission des chemins de fer. C'est un bill d'une importance considérable et au sujet duquel les intéressés auront peut-être des observations à présenter. Je dirai au très honorable chef de l'autre parti (le très honorable M. Meighen) que j'entends demander au Sénat de permettre demain la deuxième lecture du bill pour les raisons que je vais indiquer. Les honorables membres ne seront pas liés par le principe ou les principes dont le projet de loi s'inspirent, mais consentiront à sa deuxième lecture, afin qu'on le renvoie au comité des chemins de fer, télégraphes et ports. Etant donné que nous nous ajournerons peut-être pour quelques jours, demain soir, la procédure que j'ai indiquée permettra aux intéressés d'examiner le projet de loi et de se présenter devant le comité, à notre retour. Je profite de la présence de mon très honorable ami pour m'informer s'il consentirait à ce que le bill soit lu deux fois demain, afin que le public en connaisse la teneur.

Le très hon. M. MEIGHEN.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'y consentirai volontiers. Ce que l'honorable membre propose est conforme à la coutume ordinaire, ici. Nous nous constituons en comité aussitôt que possible.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

JEUDI 21 janvier 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

ADRESSE EN RÉPONSE AU DISCOURS DU TRÔNE

Le Sénat reprend le débat, interromptu hier, sur le discours du trône et sur la motion de l'honorable M. Hugessen visant à l'adoption d'une Adresse en réponse à ce discours.

L'honorable J. J. HUGHES: Honorables sénateurs, au cours des remarques que je me propose de faire sur le sujet qui a fait l'objet de la majeure partie des débats de notre assemblée depuis quelques jours, j'envisagerai les choses, en partie du moins, d'un autre point de vue que nos honorables collègues qui m'ont précédé.

Le discours du trône qu'a prononcé Son Excellence à l'ouverture des Chambres et que nous étudions en ce moment nous signale naturellement l'abdication de Sa Majesté le roi Edouard VIII et l'accession de son successeur au trône. On nous a dit que le Parlement serait prié de donner son assentiment à la modification de la loi de succession et que, une fois la chose faite, tous les membres de la Chambre qui désireraient exprimer leur avis à ce sujet en auraient l'occasion. Par conséquent, point n'est besoin de dire grand'chose maintenant si ce n'est que la façon dont a été menée cette regrettable affaire a révélé bien des traits qui font honneur au tempérament britannique. Le premier ministre de la mère patrie, secondé par son cabinet, s'est acquitté noblement et judicieusement de sa tâche, lourde et imprévue. L'attitude des gouvernements des Dominions a été admirable. La presse de l'Empire, à de rares exceptions près, consciente de ses grandes responsabilités, est demeurée fidèle à ses meilleures traditions. L'attitude du public, durant ce malheureux épisode, a prouvé que le peuple est largement animé de vrais sentiments chrétiens et a indiqué de façon manifeste la voie qui devait être et qui fut prise.

Le discours du trône ne dit pas grand'chose au sujet des perturbations de l'univers et ce n'était pas non plus nécessaire. Nous avons tous conscience que peut-être nous sommes à la veille de la plus grande calamité que l'humanité ait jamais connue. La conquête de l'air a tellement réduit les distances de notre globe que les nations les plus éloignées les unes des autres sont devenues proches voisines et doivent se comporter en conséquence, sous peine de disparaître de l'univers. Les découvertes et les inventions des savants, qui devraient être et qui seraient une source de grands bienfaits pour le genre humain, si l'on en faisait bon usage, sont en passe de causer des malheurs incalculables. La convoitise des individus, les ambitions et les haines des nations ont atteint une telle intensité qu'à moins d'un très gros, ou peut-être miraculeux changement d'esprit et de disposition, la Chrétienté, ou du moins cette partie de la Chrétienté qui s'appelle l'Europe, risque de courir à sa perte.

Je crains que ce ne soit une description bien imparfaite de la situation qui règne dans le monde aujourd'hui. Naturellement, on se demande ceci: Pouvons-nous faire quoi que ce soit, ou devons-nous, tel un fétu, nous laisser entraîner à la dérive suivant les caprices du courant, ou bien encore contribuons-nous à la perturbation générale? Il y a une chose dont je suis sûr, c'est que Dieu n'a jamais créé l'homme, ni ne l'a mis maître le la terre pour aboutir à une situation telle que celle qui existe actuellement. Il n'a pas non plus laissé l'homme dans l'ignorance de ce qu'il devait faire. L'observance des dix Commandements, ou des deux auxquels le Seigneur a réduit les dix, guérirait les maux actuels, et rien autre chose ne les guérira.

Il y a environ quatorze mois, j'ai lu dans le *Financial Times*, de Montréal, ce qui est censé être le texte exact d'une allocution prononcée par sir Edward Beatty devant les étudiants de l'University of Western Ontario. Sir Edward a commencé par dire ceci:

> Depuis quelques années le monde est devenu un véritable casse-tête pour ceux qui y vivent.

Cette assertion péremptoire a éveillé mon attention. Si cette pensée était vraie, elle laisserait entendre que la parole de Dieu, quand Il a promis d'envoyer le Saint Esprit, le Consolateur, qui devait nous enseigner toutes choses et mettre tout à notre portée, n'aurait pas été tenue. Cette affirmation, certes, n'est pas vraie, car Dieu a tenu sa promesse. Elle nous montre, tout de même, qu'un grand nombre de personnes instruites, intelligentes et réfléchies, comme sir Edward Beatty, n'ont pas saisi la signification de la parole de Dieu et errent dans le doute et les ténèbres, loin du but à atteindre. Je m'exprime ainsi parce qu'il ne nous faut pas oublier que sir Edward est le chancelier de la plus importante université ou école de la pensée au Canada. Il parlait aux étudiants d'une autre université sur des questions de la plus haute importance. Or, personne n'a mis en doute le bien-fondé de ses affirmations; au contraire, plusieurs l'en ont même loué.

Ce qui va mal aujourd'hui dans le monde ne diffère pas de ce qui lui a causé des ennuis dans les temps reculés de l'histoire. Tous nos malheurs remontent encore, comme c'était le cas autrefois, à une seule et même cause: l'orgueil humain. C'est l'idée que l'homme s'est faite, à laquelle il a donné et donne encore suite, qu'il n'était pas une créature dépendante, qu'il pouvait et qu'il peut se suffire, qu'il pouvait et qu'il peut se passer de Dieu, ou du moins qu'il lui était et lui est encore possible de supprimer ou de modifier les lois de Dieu.

En dépit de l'affirmation de sir Edward, le monde n'a jamais été un casse-tête pour ceux qui y vivent. Le déluge, qui a anéanti presque tous les habitants de la terre, n'a pas été un casse-tête pour Noé. La destruction des villes et des plaines n'a pas semblé mystérieuse à Loth. Les plaies d'Egypte et le massacre du Pharaon et de ses armées n'ont pas été sans signification pour Moïse. Les prophètes ne se laissaient pas embarrasser par l'état du monde; ils en connaissaient la cause. La misère de l'enfant prodigue n'a pas surpris son père, pas plus que lui-même, d'ailleurs, quand il fut revenu à la raison. Je constate que pendant que nous sommes ainsi embarrassés nous ne faisons rien pour guérir le mal. Il y a donc lieu d'essayer au moins de diagnostiquer le cas et de faire disparaître ainsi ce qui nous cause tous ces ennuis.

Le 30 juillet dernier j'ai lu dans les journaux une nouvelle ainsi conçue:

> Le premier ministre Baldwin attribue un grand nombre de nos difficultés actuelles dans le monde à la perte, pendant la Guerre, de jeunes gens qui auraient pu être des chefs.

A mon sens, cette affirmation du premier ministre de la Grande-Bretagne ne va pas au fond des choses. Ce qui serait fort intéressant se serait d'entendre M. Baldwin nous dire ce qui, à son avis, a été la cause de cette guerre qui a fauché la vie de ceux qui auraient pu être des chefs. Il est bien certain que les pertes en hommes et en propriétés ont été extraordinaires au cours de la dernière guerre, mais le manque de soumission au Christ a précédé la guerre. Je crois donc avoir raison de dire que seule la reconnaissance de cette direction du Christ nous préservera des guerres futures, peut-être encore plus destructives. C'est ce qui arrivera si le

christianisme n'est pas un mythe et la Bible un recueil de fables.

Jusqu'à quel point pouvons-nous espérer que les maîtres de la terre et les nations du monde restaureront la direction du Christ? Il y a quelques années le présent premier ministre du Canada a déclaré publiquement que ce sont les principes énoncés dans le Sermon sur la montagne qui sauveront le monde. Vers le même temps, l'ex-premier ministre, M. Bennett, disait de son côté: "Seule la grâce de Dieu peut sauver le monde." Dans un pays foncièrement chrétien, ces déclarations de la part de tels hommes devraient, certes, retenir notre attention. Or, on semble ne leur prêter qu'un sens conventionnel et il se peut fort bien que ceux-là mêmes qui les ont exprimées étaient du même avis. Il y a quelques années ont été signés à Ottawa des accords importants. J'ai fait observer alors que l'on ne mentionne pas le nom de Dieu dans ces documents. J'ai rappelé que le nom de Dieu n'avait été mentionné qu'une seule fois au cours des discussions de la conférence, et encore d'une manière fortuite par le premier ministre Baldwin. Je crois bien qu'en ignorant son Dieu la créature ne peut davantage lui manquer de respect.

Si nous quittons nos propres frontières pour voir ce qui se passe à l'étranger, nous apprenons que lors des négociations qui précédèrent le traité de Versailles, le nom de Dieu ne fut pas mentionné, qu'au contraire, on prit des précautions pour que ce divin nom ne soit pas même murmuré. Bien pis, on ne l'a pas prononcé à aucune des réunions de la Société des Nations, soit au Conseil, soit à l'Assemblée. Le Canada y a eu, il y a encore des délégués; s'ils le jugent raisonnable, ils me diront si j'ai été bien renseigné à ce sujet. La Société des Nations n'est pas la première tour de Babel que l'homme ait essayé de construire sans consulter le Créateur. Les échecs répétés de l'homme ne semblent pas lui avoir communiqué la sagesse, et je le demande de nouveau, quelles perspectives de changement avons-nous?

Pour revenir à notre pays, je trouve certaines choses dignes de mention dans cette enceinte. Lors de sa comparution devant la commission qui enquêtait sur les affaires de la Dominion Textile Company, sir Herbert Holt admit que la compagnie, grâce à un placement de 500 mille dollars, avait, au cours de trente ans, payé à ses actionnaires en dividendes une somme de $15 millions, tout en ajoutant $10 millons à la valeur première du placement. Personne n'ignore que pendant ce temps, la compagnie affirmait au public qu'elle pouvait à peine joindre les deux bouts, que sans la protection législative qui lui permettait ces énormes profits, elle se verrait forcée de fermer ses usines at de cesser ses affaires. Le *Financial Post* a été l'un des premiers journaux à défendre cette exploitation en gros du public; il proclamait, par exemple, que la compagnie, en une seule année, avait payé aux gouvernements, tout en fournissant du travail à des centaines d'hommes et de femmes dans ses usines, $2 d'impôts chaque fois qu'elle payait $3 à ses actionnaires. J'ai déjà lu quelque part, dans une publication canadienne ou anglaise, que les sultans de Turquie avaient coutume d'affermer à leurs subalternes favoris la perception des impôts, permettant à ces subalternes de pressurer les pauvres, à condition de remettre aux sultans leurs maîtres partie du péculat. La coutume était sévèrement censurée, et l'article laissait entendre qu'on n'aurait jamais rien vu de pareil dans un pays britannique.

Pour donner une date exacte, je rappellerai qu'au cours de la session de 1931, l'ancien député de Labelle, parlant à la Chambre des communes, déclarait que la Montreal Light, Heat and Power Company, qui représente plusieurs compagnies fusionnées, ne pouvait légalement payer à ses actionnaires que 7 p. 100, mais qu'elle avait contourné la difficulté légale en divisant quatorze fois ses actions, ce qui lui permet de payer à ses actionnaires 98 p. 100 en dividendes. Dans le même discours ce monsieur dissait que la Sun Life Insurance Company payait à ses actionnaires de 50 à 75 p. 100 de dividendes sur son capital-actions. Voilà ce qui se passe dans le monde entier, voilà ce qui a partout perdu de réputation le système capitaliste. Voilà ce qui a engendré le communisme, le socialisme et toutes les doctrines subversives qui tourmentent l'humanité. C'est la sangsue inassouvie qui, se détruisant soi-même, réussira aussi à détruire la civilsation que nous avons connue jusqu'ici.

Le monde contient-il une puissance qui peut faire face à cet esprit insatiable appelé Mammon, et le vaincre? Sans doute qu'une chrétienté unie et un christianisme intact ne craindraient pas le défi, mais la chrétienté n'est pas unie, et le christiaisme n'est-il pas entaché de l'esprit de Mammon?

Si le sel perd sa saveur, avec quoi l'assaisonnera-t-on?

Tout récemment, je lisais un livre d'Adolf Keller, professeur aux universités de Zurich et de Genève, intitulé *Religion and the European Mind*. Ce livre, qui contient la substance d'un cours donné par ce professeur à l'université de Princeton, a reçu de grands éloges de nombreux écrivains anglais, et de plusieurs critiques des deux continents. Il

cite en détail la multitude d'opinions des théologiens et professeurs distingués des principales universités de l'univers, principalement l'Allemagne, sur tous les aspects concevables du christianisme, même sur sa propre fondation: la divinité du Christ. Le professeur Keller semble croire que toute cette confusion est une bonne chose, car il dit, à la page 50:

Chaque nouvelle découverte...

En religion.

...comporte une interprétation personnelle que peut nier la génération suivante.

Mais cela ne le décourage nullement. Il semble penser que c'est admirable, et de nature à favoriser le progrès spirituel. Evidemment, "La foi à jamais dévoilée aux saints" ne compte plus.

De plus, un Anglais de haute réputation et écrivain de mérite, le Dr Oldham, qui a accompli un travail préparatoire considérable pour la Conférence universelle des Eglises chrétiennes (autres que l'Eglise catholique), devant être tenue à Oxford, en Angleterre, au mois d'août, pour étudier l'union ou la réunion de la chrétienté, a publié une brochure, *Church, Community and State.* appelant l'attention sur nos malheureuses divisions et la faiblesse qu'elles entraînent. Il dit, à la page 19:

L'Eglise chrétienne dans tout l'univers est en présence d'une situation qui ressemble, sous plusieurs rapports, à celle que lui a suscitée dans les premiers siècles la puissance païenne de l'empire romain.

Et, à la page 30, il ajoute:

Les différences dans la même foi sont en plusieurs cas plus marquées que celles qui séparent une foi d'une autre.

Il regrette cela en disant que c'est une "découverte troublante," mais, à la page suivante, il dit:

Ces différences sont souvent le résultat de divers esprits bornés, et sont, par conséquent, un enrichissement de la confraternité chrétienne, vu qu'elles ajoutent à la plénitude de la vérité évidente.

Et voilà. Pourquoi, au nom du bon sens, demander à une conférence universelle des Eglises chrétiennes d'éliminer les différences qui sont un appoint pour la confraternité chrétienne et d'ajouter à la plénitude de la vérité évidente? C'est ce que je ne comprends point, mais je suppose que ce n'est pas vide de sens. C'est vrai, ou bien tout l'univers est devenu insensé.

A l'heure actuelle, le communisme, le nazisme, le fascisme se font la lutte, mais ils s'entendront peut-être, car ils appartiennent tous à la même famille, l'Etat totalitaire ou absolu, leurs différences doivent être maintenant regardées de degré plutôt que de principe. Naturellement, une différence de degré peut être considérable en pratique. S'ils s'unissaient pour des fins malveillantes, comme c'est possible, une chrétienté divisée et un christianisme affaibli n'offriront que peu de résistance. L'existence de la civilisation européenne a déjà été menacée par le mahométisme, mais on a écarté ce danger, grâce, peut-être, à la Providence. Je pense maintenant que la Providence se sert de l'Empire britannique dans un grand but, et si toutes les parties de cet Empire font leur devoir nous pourrons aller de l'avant avec confiance.

Chaque nation, comme tout individu, a ses responsabilités, et, à mon sens, le Canada ne pourrait être en posture plus favorable, mais fasse le ciel que nous acceptions nos responsabilités. J'ai la conviction que l'Empire auquel nous appartenons n'attaquera jamais aucune nation malicieusement, et que plus nous serons forts plus grande sera la sécurité de l'univers. Naturellement, il est alarmant de savoir que le monde dépense aujourd'hui 14 milliards par année pour ses armements, alors qu'il n'a déboursé que 4 billions dans le même but en 1913 en se préparant pour le conflit qui a ébranlé le monde. Les moyens que nous prenons pour maintenir la paix peuvent être funestes, mais nous n'y pouvons rien, et si nous plaçons notre cause entre les mains de la Providence et faisons notre devoir nous ne saurions avoir tort.

Quand un homme fort et bien armé garde l'entrée de sa maison, tout ce qu'il a est en sûreté.

Mais s'il en vient un plus fort que lui, qui le vainque, il lui ôte toutes ses armes auxquelles il se confiait, et il partage ses dépouilles.

Je pense que la Grande-Bretagne pourrait fort bien dire à ses sujets:

Celui qui n'est pas avec moi est contre moi, et celui qui n'assemble pas avec moi dissipe.

J'approuve de tout cœur ce qu'ont dit quelques-uns de mes préopinants, savoir que les leaders des deux principaux partis politiques s'entendent sur ce que nous devons et nous-mêmes et à l'Empire, et puis se mettent à l'œuvre. Je donne tout mon appui à cette proposition, et je serais indigne de ma qualité de citoyen si ne le faisais pas. L'avenir est sans doute menaçant, mais je suis certain que, quelle que soit la violence de l'orage, l'Eglise établie par le Christ, avec laquelle il a promis de rester jusqu'à la fin des siècles, ne sera pas complètement écrasée tant que l'homme habitera la terre.

Il se fait, à l'heure actuelle, dans l'est du Canada, un mouvement qui semble du christianisme des plus pratique, et qui aura peut-être une grande portée plus tard. Il montre

que la nature humaine a des qualités qui rachètent ses défauts, et appuiera une direction sincère et désintéressée. Je parle du projet de l'enseignement des adultes par l'université Saint-François-Xavier, d'Antigonish, Nouvelle-Ecosse. Il y a une vingtaine d'années, les professeurs de cette université ont commencé à organiser, sous la direction de l'évêque Morrison, les habitants de ce diocèse en groupes d'études, l'idée fondamentale étant que les citoyens pourraient eux-mêmes résoudre les problèmes de la société, si on les dirigeait et éclairait convenablement. Les débuts furent difficiles, les obstacles à surmonter furent nombreux, les progrès lents, mais le succès a courronné leur persévérance. J'eus l'agréable privilège de siéger, en août dernier, à la conférence rurale et industrielle tenue annuellement par l'Université. Plus de mille personnes, venues de presque toutes les parties de l'Amérique du Nord, y assistaient, et c'était déjà une merveille que d'entendre la seule narration du travail accompli. On me dit entre autres choses qu'au moment où le mouvement fut lancé, les habitants de certains villages de pêcheurs étaient si pauvres qu'ils ne possédaient pas une seule vache à eux tous, et les chefs durent commencer par leur fournir quelques chèvres, seul animal pour lequel on pouvait trouver de la nourriture. Aujourd'hui, il n'y a pas une seule famille dans ces mêmes villages qui ne possède au moins une vache, changement remarquable opéré par l'économie, l'industrie, et la coopération. Presque tout le monde travaille, fait de petites épargnes, et les adultes comme les enfants fréquentent tous les écoles pour apprendre à travailler. Il n'y a pas si longtemps que le communisme et autres doctrines subversives se prêchaient ouvertement dans les Sydneys et autres centres industriels. Aujourd'hui, ces propos sont rares. Si la vipère n'est pas morte, elle est du moins bien affaiblie.

Les gens comprennent maintenant clairement que même s'il reste, peut-être pour toujours, des maux à rectifier, tout homme honnête et industrieux peut gagner sa vie au Canada, pourvu qu'il y ait coopération entre les habitants; et ils comprenent que peu de pays au monde offrent autant d'avantages, et que nul n'en offre plus. Devant le succès des idées qui président à des efforts quelque peu semblables dans d'autres parties du monde, on a droit d'espérer que le mouvement si heureusement lancé à la Nouvelle-Ecosse devienne un facteur puissant dans la réhabilitation du Dominion. Il s'étendra bientôt aux autres parties des Provinces Maritimes, et de là au reste de l'Amérique du Nord. De quel précieux secours, de quelle inspiration pourraient être des hommes comme sir Edward Beatty, sir Herbert Holt, sir Charles Gordon et autres à ce mouvement! Peut-être s'apercevront-ils que ce travail est digne de leurs grands talents, de leur habileté comme meneur d'hommes. Jusqu'ici, tout ce qui s'entreprend dans le mouvement d'Antigonish, le travail de tous les jours se commencent toujours en invoquant le nom de Dieu. Tant que régnera cette attitude, tout ira bien. Une autorité indiscutable nous apprend que Dieu se réjouit d'habiter parmi les enfants des hommes, et ne demande rien de plus que d'être invité à régner dans le cœur de ses enfants.

(L'Adresse est adoptée.)

BILL DES TRANSPORTS

REMISE DE LA PRÉSENTATION DU BILL

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je m'étais attendu que le bill des transports, concernant une extension de juridiction de la Commission des chemins de fer, fût prêt cet après-midi. Je découvre qu'il ne le sera ni cette semaine ni au commencement de le semaine prochaine. Vu les circonstances, vu que notre Ordre du jour ne contient rien, et qu'il est peu probable qu'il se produise quelque chose d'ici quelques jours, je propose que le Sénat, lorsqu'il s'ajournera aujourd'hui, reste ajourné jusqu'à mardi deux février, à huit heures du soir.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne au mardi deux février, à huit heures du soir.

SÉNAT

Mardi 2 février 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

PROJET DE LOI RELATIF AUX ZONES FRANCHES DE COMMERCE EXTÉRIEUR

PREMIÈRE LECTURE

Bill A, loi permettant l'établissement, l'exploitation et l'entretien de zones franches de commerce extérieur.—L'honorable M. Casgrain.

COÛT DU CREUSAGE DU FLEUVE SAINT-LAURENT ET DE CERTAINS CANAUX

L'honorable M. CANTLEY demande:

1. Combien a coûté, au 31 décembre 1935, le creusage du fleuve Saint-Laurent, de Québec à Montréal, y compris le balisage et l'éclairage du fleuve entre ces deux endroits?

2. Combien a coûté, au 31 décembre 1935, le réseau de canalisation entre Montréal et le lac Ontario?

3. Quel est l'intérêt annuel sur ces dépenses?

4. Combien coûtent annuellement l'entretien des écluses, le service des écluses et les autres personnels au service du réseau de canalisation? Mêmes indications pour le canal Chambly, Québec, pour le canal Saint-Pierre, le canal du Cap-Breton et le canal du Sault-Sainte-Marie.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je donne aujourd'hui une réponse partielle aux questions inscrites au nom de l'honorable sénateur.

1. $56,214,137.21 au 31 mars 1936.

2.

Canal	Dépenses d'établissement	Dépenses imputables sur les recettes	Frais d'exploitation et d'entretien	Dépenses totales
Lachine	$13,988,600 16	$2,211,350 12	$10,904,074 17	$27,104,024 45
Lac St-Louis	298,176 11	.....	.....	298,176 11
Soulanges	9,535,973 82	824,041 69	4,597,706 82	14,957,722 33
Lac St-François	75,906 71	30,502 38	.....	106,409 09
Cornwall	7,245,803 21	818,302 88	5,795,258 33	13,859,364 42
Williamsburg	11,554,886 93	579,075 06	2,898,318 66	15,032,280 65
Chenal du nord	1,995,142 87	.....	.....	1,995,142 87
Sections du fleuve	483,830 20	.....	.....	483,830 20
	$45,178,320 01	$4,463,272 13	$24,195,357 98	$73,836,950 12

3. La comptabilité de l'Etat ne tient pas compte des intérêts des frais d'établissement ou d'exploitation afférents aux canaux du Dominion.

4.

Coût annuel de l'entretien et de l'exploitation du réseau de canalisation entre Montréal et le lac Ontario

Canal	1933-1934	1934-1935	1935-1936
Lachine	$363,353 12	$359,692 65	$352,771 21
Lac St-Louis	.....	.....	.....
Soulanges	112,876 10	112,843 19	141,236 68
Lac St-François	.....	.....	.....
Cornwall	137,605 24	148,876 58	143,833 25
Williamsburg	77,716 45	90,845 21	94,029 16
Chenal du nord	.....	.....	.....
Sections du fleuve	.....	.....	.....
	$691,550 91	$712,257 63	$731,870 30

Coût annuel de l'entretien et de l'exploitation des canaux de Chambly, de St-Pierre et du Sault-Ste-Marie

Canal			
Chambly	$68,901 01	$59,017 75	$87,524 64
St-Pierre	9,657 75	9,874 65	9,678 66
Sault-Ste-Marie	57,232 93	55,516 99	52,635 11
	$135,791 69	$124,409 39	$149,838 41

Cette réponse est assez complète, sauf pour le posage des bouées du Saint-Laurent entre Québec et Montréal. Ce renseignement, qui n'est pas disponible dans ce moment, sera communiqué à l'honorable sénateur d'ici quelque jours.

LOI DES COMPAGIES D'ASSURANCE CANADIENNES ET BRITANNIQUES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (3), Loi modifiant la Loi des compagnies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'hon. M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose d'inscrire ce bill à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: A votre disposition, j'ai lu le projet de loi.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR LES POIDS MESURES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (4), Loi modifiant la Loi des poids et mesures.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Toujours avec la permission du Sénat, je propose que ce bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DES PENSIONS DE LA MILICE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (5), Loi modifiant la loi des pensions de la milice.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose que ce bill soit inscrit pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DU CENS ÉLECTORAL FÉDÉRAL

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (7), Loi modifiant la Loi du cens électoral fédéral.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Comme ce bill...

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le connais.

L'honorable M. DANDURAND: ...répète simplement la loi de l'an dernier, je recommande de l'inscrire pour deuxième lecture demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ou ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose que le bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR L'INDUSTRIE LAITIÈRE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill (8), Loi modifiant la Loi de l'industrie laitière.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami s'opposera-t-il à ce que ce bill soit inscrit pour deuxième lecture demain·

Le très hon. M. MEIGHEN.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas du tout, pas même pour ce soir.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, je propose, avec la permission du Sénat, que ce bill soit inscrit à l'ordre du jour pour deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILL DES TRANSPORTS

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. DANDURAND dépose le bill (B), Loi établissant une Commission des transports au Canada, et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

—Honorables sénateurs, avant l'ajournement, je prévins le Sénat que ce bill était sur le métier, et serait déposé devant nous dès la reprise de nos séances. Il sera peut-être nécessaire de renvoyer ce projet de loi à un comité; je demanderai la permission de dévier quelque peu de nos procédures ordinaires, et ferai certaines remarques explicatives, afin que nous puissions inscrire le bill pour deuxième lecture demain. Si mon très honorable ami n'est pas prêt demain à passer à l'étude du bill, nous en remettrons la deuxième lecture à plus tard.

Le titre même du projet de loi le déclare, la mesure est destinée a établir une Commission des transports au Canada, avec autorité sur chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Voici un autre pas dans le progrès et la réglementation du transport au Canada. Comme se le rappelleront certains honorables sénateurs, le transport au Canada fut en grande partie à certaine époque le monopole des chemins de fer, et nous n'avions pas le contrôle réglementaire des tarifs; comme résultat, le public exigea avec insistance l'établissement d'une direction réglementaire. En 1887, les Etats-Unis accordaient des pouvoirs réglementaires à l'Interstate Commerce Commission, et l'année suivante, alors que nous avions quelque 12,500 milles de chemins de fer en exploitation, le comité des chemins de fer du Conseil privé fut investi de certains pouvoirs relatifs à la réglementation des tarifs. Cet arrangement suffit apparemment à satisfaire les exigences publiques jusque vers 1898; il devint alors de plus en plus évident qu'il nous fallait une autre méthode pour faire face à l'extension rapide des chemins de fer, et à l'augmentation du commerce. Après une enquête très étendue, en 1903, la loi des chemins de fer fut modifiée dans le but de constituer une Commission des chemins de fer. La Commission fut établie en 1904, pourvue de pouvoirs très larges sur les chemins de fer construits en vertu de l'autorité fédérale, aussi bien que ceux construits en vertu

de l'autorité provinciale, lorsqu'une loi du Parlement canadien déclare ces derniers à l'avantage général du Canada, tandis que les chemins de fer purement provinciaux se reliant aux chemins de fer fédéraux ou les croisant sont sous la juridiction de la Commission, relativement à ces ralliements ou croisements.

Tout d'abord, la Commission fut composée de trois membres seulement, mais quatre ans plus tard, en 1908, lorsque le millage de nos chemins de fer eût atteint le chiffre d'environ 25,000, la Commission fut augmentée de trois membres, et son utilité fut accrue du fait qu'elle fut autorisée à se diviser en deux sections, chacune d'elles pouvant siéger indépendamment de l'autre, et les décisions d'aucune des deux étant, en vertu de la loi, celles de la Commission entière.

Les pouvoirs antérieurement exercés par le comité des chemins de fer du Conseil privé furent transmis à la Commission, et le Conseil privé ne s'occupe plus maintenant de tarifs de chemin de fer excepté sur pétition au Gouverneur en conseil demandant de considérer de nouveau quelque jugement particulier ou ordonnance de la Commission, touchant lesquels il y a également appel à la Cour suprême du Canada sur des questions de juridiction.

Nous avons maintenant plus de 42,000 milles de voies ferrées au Canada, et, ces dernières années, les chemins de fer ont continué d'être des plus avantageux pour le Dominion, dans de grandes difficultés et dans des conditions qui exigent aujourd'hui l'attention la plus soignée du Parlement.

Lorsque la Commission des chemins de fer fut créée, les chemins de fer, comme on l'a déjà dit, exerçaient un véritable monopole dans le domaine des transports. La concurrence des voies d'eau de l'intérieur ne comptait pas, les automobiles étaient une innovation, et les aéroplanes n'étaient pas encore devenus une réalité pratique. Mais les chemins de fer ne jouissent plus maintenant de ce monopole. L'amélioration rapide du moteur à combustion interne et son adaptation aux camions et aux autobus, ainsi qu'aux automobiles, et le besoin inévitable des grandes routes d'automobiles, outre la concurrence plus intense du trafic due à la dépression, tout cela a donné une importance remarquable aux grandes routes du pays au point de vue des transports. Il m'est inutile de rappeler aux honorables membres l'effet de la concurrence des camions et des autobus sur les recettes des chemins de fer.

La construction du canal Welland a eu également un effet marqué sur les transports canadiens en donnant accès dans le lac Ontario et le haut du Saint-Laurent aux gros navires des Grands lacs qui ne dépassaient pas auparavant les ports du lac Erié. Comme résultat, les petits vaisseaux qui naviguaient anciennement entre les ports du lac Erié et Montréal, n'ont plus transporté de grain en vrac, et se sont trouvés, à leur tour, à bénéficier du transport des colis que voituraient les chemins de fer. Aujourd'hui, cependant, il y a concurrence entre les chemins de fer, les grandes routes et les cours d'eau, dans des conditions de règlements ou d'absence de règlements qui seront traitées dans le bill proposé, selon la mesure de juridiction du Parlement fédéral.

Depuis quelques années, le transport aérien a beaucoup progressé, et la rapide mise en valeur, à l'heure actuelle, des mines du nord du Canada est due, en large partie, à l'adaptation de l'aéroplane aux fins commerciales. Jusqu'à présent, ce mode de transport a été confiné en grande partie à des sphères non desservies par les anciens moyens de transport, mais les progrès de l'aviation sont tels aujourd'hui que des services réguliers transcontinentaux sont sur le point d'être établis. L'aéroplane est donc devenu un actif concurrent dans un domaine que l'on regardait comme appartenant exclusivement aux chemins de fer.

On reconnaît, naturellement, que les quatre modes de transport mentionnés—les chemins de fer, les grandes routes, les voies d'eau et les avions—ont leur utilité individuelle, et ni les chemins de fer ni le Parlement, ne désirent entraver le progrès d'aucun des services rivaux en aucun sens légitime. Ce dont on se plaint, et ce à quoi le bill dont nous sommes saisis vise à remédier, si possible, est la concurrence déloyale provenant de ce que, jusqu'à présent, seuls les chemins de fer ont été soumis à la juridiction du Parlement, représenté par la Commission des chemins de fer. Le moment est venu d'examiner de nouveau cette situation et de décider si nous continuerons l'étroite surveillance et les règlements imposés aux chemins de fer, mais non aux autres méthodes de transport, ou bien si, dans toute la mesure où nous le pouvons légalement, nous asujétirons à une même surveillance et à des règlements analogues tous les moyens de transport.

La mesure dans laquelle les chemins de fer sont soumis au contrôle et aux règlements en vertu de la loi des chemins de fer du Canada surprendra probablement le moyenne des citoyens. La commission exerce un contrôle défini sur la création des compagnies de chemins de fer, qui doivent se conformer strictement aux dispositions de la loi, et aussi sur les accords relatifs à la vente, à la location ou la fusion des chemins de fer, l'échange mutuel du trafic, les droits de parcours et l'exploitation de compagnies insolvables. Elle

exerce également certains pouvoirs touchant la construction de chemins de fer autorisée par le Parlement, ainsi que leur tracé, et nul chemins de fer ne peut entreprendre un trafic sans la permission des Commissaires après inspection de leurs fonctionnaires.

L'exploitation des chemins de fer, leur outillage, la vitesse des trains, même l'usage du sifflet, tout est sujet à des règlements de la Commission, et les précautions pour la protection du public sont aussi sous sa direction.

Mais l'aspect de l'autorité de la Commission des chemins de fer relative aux règlements, portant plus particulièrement sur la question dont nous sommes saisis, est celle qu'elle exerce au sujet du trafic, des droits et des tarifs, et le pouvoir confié à la Commission par la loi des chemins de fer pour fixer, déterminer et mettre en vigueur des tarifs justes et raisonnables, de changer et modifier les tarifs, selon que les changements de conditions ou des prix de transport l'exigent de temps à autre. La Commission doit aussi s'assurer qu'il n'y a pas de distinctions injustes ou de préférences déraisonnables au détriment des expéditeurs, des consignataires ou des endroits. Il est prévu que tous les tarifs-transport doivent être soumis à la Commission pour son approbation avant d'être appliqués, et les commissaires sont prêts en tout temps à recevoir et examiner les griefs du public à cet égard.

La loi des chemins de fer place également la réglementation des tarifs-voyageurs sous l'autorité de la Commission et règlemente l'exploitation des compagnies de messageries, de télégraphe et de téléphone, et, en qualité de Cour d'archives, peut imposer des peines sévères pour désobéissance aux ordonnances de la Commission.

La loi des chemins de fer oblige également toutes les compagnies de chemin de fer, de télégraphe, de téléphone ou de messageries, à préparer et à fournir à la Commission, et, en conformité de ses classements, des renseignements statistiques et des informations complètes sur toutes ces exploitations doivent aussi être remis au statisticien du Dominion.

Ces dispositions de la loi des chemins de fer montrent que les chemins de fer, comme classe, sont soumis à des règlements et à un contrôle rigoureux des autorités fédérales. Dans le domaine provincial, les chemins de fer des provinces sont également soumis aux lois des chemins de fer des diverses provinces, lesquelles lois contiennent des règlements quelque peu semblables à ceux du Dominion.

En sus de tout cela, les heures de travail, les salaires et les conditions de travail des employés de chemin de fer sont sujets à un accord entre les ouvriers eux-mêmes, représentés par les associations d'employés de chemin de fer et les compagnies. De cette façon, l'exploitation des chemins de fer est assurée dans des conditions propres à la sécurité et à la satisfaction des voyageurs et des expéditeurs, garantissant en même temps un mode convenable d'existence aux cheminots et à leurs familles.

Sur le bill même, il suffira maintenant d'une brève explication.

La première partie porte qu'à l'avenir la Commission des chemins de fer du Canada s'appellera la Commission des transports au Canada, et que dans toutes les mesures législatives applicables, le nouveau nom de la Commission sera substitué à l'ancien.

La partie II prévoit que les dispositions de la Loi des chemins de fer qui concernent les taxes et tarifs et les tarifs communs, la préparation des rapports ainsi que l'exécution des ordonnances de la Commission, de même que pour la revision et les appels de ces ordonnances s'appliqueront au transport par eau et à tous ceux qui y sont occupés. La Commission pourra accorder à des navires des permis de transporter des passagers et des marchandises d'un port canadien à un autre port canadien, soit directement, soit en passant par un port étranger, et nul navire ne peut ainsi voiturer les passagers et les marchandises à moins de posséder ce permis.

La partie III traite de même des aéronefs, et la partie IV du transport par route par des véhicules commerciaux publics occupés au commerce interprovincial ou étranger, ou sur une route fédérale. Par règlement, la Commission peut prescrire des normes de construction et de rendement de service aux véhicules commerciaux publics à munir de permis.

La partie IV ordonne que dans tout cas où une législature provinciale aura édicté une loi en vue de réglementer le transport par véhicule automobile, la Commission pourra, si la loi provinciale l'y autorise, se charger d'appliquer ou de faire exécuter ce projet de réglementation, pourvu qu'elle juge qu'il peut être coordonné avec la réglementation du commerce étranger et interprovincial et du transport sur toute route fédérale, tel qu'édicté par la présente loi.

La partie V confie à la Commission la réglementation des droits de port, et édicte que tous ces droits, s'ils sont sous des conditions et dans des circonstances substantiellement analogues, seront exigés équitablement de tous les clients, et il ne devra y avoir ni réduction, ni avances de ces droits pour aucune personne ni port en particulier. La Commission pourra annuler ou modifier les droits de port, autres que les droits statutaires, si

elle est d'avis qu'ils sont injustes ou déraisonnables, et si elle est d'avis que les droits statutaires devraient être annulés ou modifiés, elle devra adresser au ministre des Transports une recommandation pour que le ministre exerce l'action qu'il jugera convenable.

La partie VI prévoit qu'un voiturier pourra établir pour le transport des marchandises d'un commerçant le tarif ou prix ou les tarifs ou prix qui pourront être convenus entre le voiturier et ce commerçant. Toutefois pareil tarif convenu devra être approuvé par la Commission; et la Commission ne devra pas approuver ce tarif ou prix si, à son avis, l'objet à atteindre par la conclusion de la convention peut, compte tenu de toutes les circonstances, être adéquatement atteint par un tarif spécial de taux établi sous le régime de la Loi des chemins de fer.

La partie VII prévoit certains règlements que la Commission, si elle le juge nécessaire peut imposer aux courtiers de transport de toutes sortes, règlements en vertu desquels aucun courtier ne doit vendre, ou mettre en vente du transport ni conclure de contrat de convention ou d'arrangement, concernant le transport à l'égard duquel des taux sont exigibles, autrement qu'en conformité de la présente loi.

La loi édicte que toute infraction à ces dispositions constituera un délit passible d'une amende d'au plus mille dollars et d'au moins cent dollars. La présente loi ne sera mise en vigueur sous aucun rapport que part proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet, chacune de ses parties peut être proclamée séparément.

L'objet du dépôt de ce bill au Sénat est d'en hâter l'examen, et de fournir l'occasion à tous les intéressés de se faire entendre. Avec cet objet en vue, il est proposé que le bill soit renvoyé au comité des chemins de fer du Sénat afin que les intéressés puissent s'y présenter et faire les observations nécessaires.

Telle est l'explication que je désirais consigner au hansard pour la commodité des honorables membres.

(Le bill est lu pour le 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je demande maintenant que le bill soit inscrit au Feuilleton pour la deuxième lecture qui aura lieu demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables membres du Sénat, j'accepte volontiers la motion. N'était le fait que le bill a une importance majeure et que les honorables sénateurs désirent l'étudier d'ici à demain, en particulier la très excellente et très utile explication que mon honorable ami vient de nous donner, je proposerais certainement que la deuxième lecture en soit faite maintenant. Je ne crois pas que les membres de cette Chambre considèrent la deuxième lecture d'un projet de loi comme une telle consécration de ses principes et de ses fins qu'elle nous oblige à leur donner suite sous une forme déterminée dans la loi—en tout cas pas au même degré que dans l'autre Chambre.

Il est très à propos de déposer le bill ici et je félicite le Gouvernement et en particulier son leader en cette Chambre de l'avoir fait. Nous avons les moyens et le temps de donner au public toute chance d'être entendu. J'ose prédire que le public ne manquera pas de saisir cette occasion, car de très nombreux et très importants intérêts sont mis en jeu par cette mesure et l'on exprime des craintes à son sujet.

Je vois le bill d'un bon œil et j'espère qu'il pourra être rendu pratique. Je regrette seulement qu'il ne puisse être lu pour la deuxième fois et soumis au comité sans délai.

Je me propose de faire quelques commentaires sur la motion tendant à le faire adopter en deuxième lecture, dans l'intention surtout de prier les honorables membres du comité permanent de bien vouloir s'en souvenir lorsque les diverses clauses seront à l'étude.

L'honorable M. DANDURAND: Je prends pour acquis que le bill sera distribué ce soir ou de bonne heure demain.

Si nous l'adoptons en deuxième lecture demain, il sera bien entendu qu'en agissant ainsi le Sénat ne s'engage sur aucun principe qu'il contient.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'espère que le projet de loi sera imprimé et distribué demain matin, et j'espère en particulier que l'explication fournie aujourd'hui paraîtra dans les Débats du Sénat au cours de la matinée. J'ai constaté que le hansard du Sénat ne paraît que lorsque les documents des Communes ont été publiés. Comme règle générale, c'est très bien, mais il s'agit présentement d'un bill très important et j'espère que le bureau des Débats prendra des mesures pour que nous ayons notre compte rendu officiel de bonne heure demain.

L'honorable M. DANDURAND: Le compte rendu d'une longue séance de nuit est parfois quelque peu retardé parce que les honorables sénateurs tiennent à revoir leurs discours, mais comme la présente séance a été courte, je me joins à mon très honorable ami pour exprimer l'espoir que le hansard du Sénat sera mis à notre disposition de bonne heure demain matin.

(Le bill est inscrit au Feuilleton pour sa 2e lecture demain.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Mercredi 3 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

BILL DES TRANSPORTS—COMITÉ DES CHEMINS DE FER

L'honorable M. DANDURAND: Si le bill que j'ai déposé hier reçoit sa deuxième lecture avant cinq heures, il est proposé que le comité des chemins de fer se réunisse après la séance du Sénat. Bien entendu, un avis n'a pas encore été donné, parce que jusqu'ici, le bill n'est pas renvoyé au comité, et je saisis la Chambre de l'affaire pour que les honorables sénateurs ne perdent pas l'occasion d'être présents.

REPRÉSENTANTS DE LA PRESSE AU SÉNAT

RAPPORT DU COMITÉ—ÉTUDE REMISE

L'honorable M. GILLIS dépose le deuxième rapport du comité permanent des débats et comptes rendus, et il en propose l'adoption.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, ne vous semble-t-il pas que nous devrions avoir l'occasion de constater ce que propose ce rapport? J'ai cru entendre quelque chose au sujet de 1913 dans la déclaration qui nous a été lue. A mon avis, nous devrions être au fait de la question sur laquelle nous nous prononcerons.

L'honorable M. GILLIS: A la prochaine séance de la Chambre.

(L'étude du rapport est remise.)

BILL DES COMPAGNIES D'ASSURANCE CANADIENNES ET BRITANNIQUES

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la deuxième lecture du bill (3), Loi modifiant la Loi des compagnies d'assurance canadiennes et britanniques.

—Honorables sénateurs, ce bill permettra à la trésorerie d'autoriser certaines compagnies provinciales à faire des dépôts inférieurs à ceux ordinairement exigés en vertu de la Loi des compagnies d'assurance canadiennes et britanniques. Les compagnies intéressées sont celles dont l'enregistrement est pour un territoire restreint à une ou plus des provinces, et constituées en corporation par des provinces qui enjoignent même aux compagnies provinciales de s'enregistrer fédéralement. Ainsi, sauf erreur, la Nouvelle-Ecosse n'a pas de département d'assurance, et exige des compagnies un permis du département fédéral des assurances.

L'amendement que contient le bill ressemble effectivement au paragraphe 2 de l'article 14 de la Loi des assurances, chapitre 101 des Statuts revisés de 1927, libellé comme suit:

Lorsqu'il est accordé un permis restreint à l'une ou plusieurs des provinces du Canada, le Conseil du trésor, sur rapport du surintendant, peut autoriser l'acceptation d'un dépôt provisoire d'un chiffre inférieur à celui que prévoit le présent article.

Ce paragraphe a été omis lors de la revision de la loi en 1936.

L'amendement proposé présentement est d'application générale, et la demande reçue récemment d'une compagnie mutuelle de cultivateurs de la Nouvelle-Ecosse en a fait voir la nécessité. Depuis 1918, cette province enjoint aux compagnies constituées provinciale-ment en corporation de détenir un certificat d'enregistrement fédéral pour qu'elles puissent exercer leurs opérations dans la province, et en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 14 de la loi mentionnée plus haut, il a été accordé des certificats à quatre compagnies mutuelles de cultivateurs, compagnies dont les dépôts sont inférieurs à $50,000. Les opérations de ces compagnies ont procuré de grands avantages aux cultivateurs de la province qu'elles servent, et l'on croit que la compagnie constituée tout dernièrement rendra également des services. Il est toutefois désirable que ces compagnies soient soumises à certaine surveillance, et la provi-ce la recherche du côté fédéral. Il va de soi que cette surveillance ne peut s'exercer à moins d'un mécanisme pour enregistrement d'après la loi fédérale, et exiger un dépôt de $50,000 d'une telle compagnie comme condition d'enregistrement est tout à fait prohibitif.

La loi dont je viens de parler fut d'abord édictée par la Nouvelle-Ecosse par le chapitre 15 des statuts de 1918, et apparaît maintenant comme le chapitre 187 des Statuts revisés de la Nouvelle-Ecosse pour 1923. Cette loi définit le terme "Loi des assurances" comme "Loi des assurances, 1917, (Canada)", et prévoit l'inclusion de tous les amendements qui pourront s'y faire de temps à autre. Cette définition fut modifiée par le chapitre 32 des statuts de 1936 comme suit:

(a) La "loi des assurances" signifie "La Loi des compagnies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932 (Canada)", ou la "Loi des compagnies d'assurance étrangères, 1932 (Canada)", et comprend tous les amendements qui pourront y être faits de temps à autre.

L'article 2 du chapitre 187 prévoit que:

Nulle compagnie d'assurance ne peut exercer ses opérations ou aucune partie de ses opérations dans la Nouvelle-Ecosse avant et à moins

d'y être autorisée par un certificat d'enregistrement en vertu de la Loi des assurances.

Si, à l'avenir, d'autres provinces adoptent des mesures semblables à celle de la Nouvelle-Ecosse, l'amendement contenu au présent bill deviendra probablement nécessaire pour accommoder toute compagnie provinciale peu importante dont les opérations s'exercent provincialement, et pour laquelle un dépôt de $50,000 serait prohibitif.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je suis fortement en faveur du bill. Il n'importe qu'à des compagnies provinciales de moindre envergure, dont les opérations se confinent à la province où elles ont été constituées en corporation, et alors, seulement dans une province qui, n'ayant pas de département d'assurance, édicte que ces compagnies et toutes les autres qui s'occupent d'assurance à l'intérieur de ses frontières, doivent détenir un permis ou certificat d'enregistrement du département fédéral des assurances. Il est important en ce sens qu'il prépare encore mieux la voie pour l'admission des compagnies provinciales dans le domaine de la surveillance du Dominion, et il tend peut-être à la disparition des nombreuses juridictions actuelles touchant les assurances. En essayant de réduire les dépenses excessives des multiples gouvernements au Canada, il n'y a pas de meilleur moyen, à mon sens, que l'élimination du chevauchement de départements lorsque c'est manifestement inutile. S'il était possible au Dominion d'abandonner la surveillance des assurances, alors, naturellement, cette responsabilité incomberait aux législatures provinciales, mais il est clair que cela est impossible pour la raison que le Dominion seul peut surveiller les compagnies fédérales. Il est donc évident que ces économies ne peuvent être effectuées que par la disparition des organismes provinciaux de surveillance. J'ignore combien de provinces en ont. Elles sont au nombre de sept ou huit, je crois, et certainement quelques-unes parmi elles ne cessent de solliciter des emprunts du Dominion. Cet amendement peut encore aider à l'élimination de ce chevauchement de services, car le but qu'ils atteindraient peut certainement l'être en entier par notre propre division des assurances.

(La motion est adoptée, et le bill est lu la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Du consentement du Sénat, je propose la troisième lecture de ce bill. La Nouvelle-Ecosse s'intéresse vivement à la prompte adoption de cette mesure, parce qu'une compagnie déjà organisée en cette province attend l'adoption de ce bill pour obtenir son permis.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

LOI DES POIDS ET MESURES

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 4, loi tendant à modifier la loi des poids et mesures.

—Honorables sénateurs, ce bill a pour objet d'élucider une situation qu'ont obscurcie quelques décisions de tribunaux de première instance.

L'article 82 de la loi prévoit que des poursuites seront intentées devant un juge de paix, mais si l'amende excède $50, la cause doit être instruite par deux juges de paix.

Le paragraphe 2 de l'article prévoit que les dispositions du Code criminel relatives aux déclarations sommaires de culpabilité s'appliquent à toutes les poursuites "sauf les dispositions de la présente loi".

En 1935, en vertu du chapitre 48, 25-26, George V, plusieurs amendements furent faits à la loi des poids et mesures, sous le régime desquels les peines pour contraventions furent augmentées en plusieurs cas. Par exemple, l'amende minima pour l'usage d'une fausse balance par une compagnie fut portée à $100.

Conformément aux mots dans le paragraphe 2 "sauf les dispositions de cette loi", on a demandé dans une poursuite contre une compagnie si oui ou non un magistrat stipendiaire ou un magistrat de police avait l'autorité d'entendre ces causes "lorsque l'amende minima était de $100", bien que dans tous les cas de contravention contre les lois provinciales, et presque dans toutes ceux contre les lois fédérales, un magistrat stipendiaire soit revêtu de la même autorité que deux juges. En vertu du Code criminel et de l'article d'interprétation, un magistrat stipendiaire ou un magistrat de police a la même autorité que deux juges.

Pour éviter toute confusion au sujet de l'autorité d'un magistrat de police ou d'un magistrat stipendiaire d'entendre des causes relevant de la loi des poids et mesures, on a jugé opportun d'ajouter à l'alinéa (b) de l'article 82 ces mots soulignés: "Un magistrat de police, un magistrat stipendiaire ou une personne possédant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, ayant juridiction dans ledit district, comté ou lieu." Cet amendement est rédigé exactement comme l'article d'interprétation du Code criminel, et donne à ces magistrats la même autorité, sous le régime de la loi des poids et mesures, que sous celui du Code criminel.

Cette modification ne concerne qu'un détail de procédure et on l'a jugé désirable pour convenir à l'organisation générale des cours de police provinciales, afin que ces tribunaux tels qu'ils sont à présents constitués puissent se prononcer sur toutes les contraventions sous le régime de la loi des poids et mesures, quelle que soit l'amende.

Le légiste du Sénat a suggéré que cet amendement peut facilement être effectué en se rapportant simplement au texte de l'article 604 du Code criminel. Je suis disposé à accepter cette suggestion.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne m'oppose pas à la deuxième lecture. Le bill sera soumis au comité, n'est-ce pas?

L'honorable M. DANDURAND: Au comité général. On a proposé un amendement, lequel, je crois, sera conforme à l'intention de la loi. Je le soumettrai à mon très honorable ami.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit renvoyé demain au comité général.

(Le renvoi du projet de loi au comité général est inscrit à l'ordre du jour pour demain.)

BILL DES PENSIONS DE LA MILICE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 5, Loi tendant à modifier la loi des pensions de la milice.

—Honorables sénateurs, c'est une mesure très simple, et je crains que si je lisais le mémoire que j'ai reçu du ministère, il en résulte de la confusion. L'amendement a pour objet d'autoriser le paiement des pensions accordées, en vertu de la loi des pensions de la milice, aux veuves des officiers et des allocations de commisération aux enfants des officiers décédés, en versements mensuels égaux et arriérés au lieu de les verser d'avance. Dans la pratique actuelle, si un bénéficiaire meurt, il n'y a guère jamais de remboursement de la partie de la pension embrassant la période subséquente à ce décès.

L'honorable M. MURDOCK: Cela ne veut-il pas dire que le paiement, au lieu d'être fait une année d'avance, le sera un mois seulement.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

Le très honorable M. MEIGHEN: Anciennement, on payait l'argent un an d'avance; dorénavant on le versera arriéré mensuellement.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: Au lieu d'être payé d'avance, l'argent sera payé à la fin de chaque mois.

L'honorable M. LEGER: Dans ce cas, ne serait-il pas préférable de déplacer, dans la version anglaise, les mots "in arrear" et de les insérer à la suite du mot "payable"?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne crois pas que cela soit une amélioration.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur nous dira peut-être ce que "arriéré" signifie. Est-ce un versement effectué une fois le mois écoulé?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. C'est l'opposé de "à l'avance".

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Puisque le bill ne contient qu'une clause qui reçoit l'assentiment du Sénat, je propose immédiatement sa troisième lecture.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

LOI DU CENS ÉLECTORAL FÉDÉRAL

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la deuxième lecture du bill n° 7, Loi modifiant la Loi du cens électoral fédéral.

—Honorables sénateurs, l'an dernier le Parlement modifia la loi du cens électoral fédéral de façon à retarder d'une année la révision générale des listes électorales dans tout le Canada. La révision générale des listes est une opération fort coûteuse, et il suffit que des listes soient préparées dans les cas d'élections complémentaires. J'ai vu quelque part, je crois, que l'on a déclaré que l'an dernier les listes requises pour les deux ou trois élections complémentaires n'avaient coûté que $12,000 au lieu de $200,000 ou $300,000.

Le présent bill a la même portée que celui de l'an dernier, savoir, retarder d'un an la révision des listes existantes. Il est couché exactement dans les mêmes termes.

Je propose la deuxième lecture.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

LOI DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 8, Loi modifiant la Loi de l'industrie laitière.

La mesure proposée ne touche en rien au principe de la loi de l'industrie laitière. Elle comporte trois modifications secondaires, dont la première défend d'ajouter au lait ou à la crème une matière étrangère. Cette restriction ne portait auparavant que sur le lait. L'on se propose maintenant de la faire porter sur le lait et la crème.

La deuxième modification a trait à une modification apportée l'an dernier. En raison de l'endroit où la mesure se trouvait dans le texte, l'amende en devenait trop sévère. Comme conséquence, l'article adopté l'an dernier est abrogé, et est remplacé par l'article 3 du présent bill.

Le dernier article du bill vise un certain nombre de choses comme l'emmagasinage, l'emballage, la manutention et le transport des produits laitiers, dont la surveillance est assurée par réglementation du ministère.

Après ces quelques remarques, je propose la 2e lecture du bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'ai lu le bill et je n'y trouve aucune objection, mais je sais qu'il se rapporte à un sujet qui ne m'est pas familier. Je me demande pourquoi la crème échappait auparavant. Des raisons existaient peut-être.

Le très honorable M. GRAHAM: Le lait.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est la crème que l'on ajoute actuellement. Il n'y doit pas être ajouté de matière colorantes, ou ceci ou cela. Je suggère que le bill soit renvoyé à un comité. L'honorable sénateur de l'Ile du Prince-Edouard (l'honorable M. Sinclair) est peut-être en mesure de nous assurer qu'il n'existe aucune objection.

L'honorable M. HUGHES: Il y a quatre sénateurs de l'Ile du Prince-Edouard.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je parlais de celui qui s'y connaît en fait de crème.

L'honorable M. SINCLAIR: Je voudrais avoir des renseignements sur la signification de "poids indistinct".

Le très honorable M. MEIGHEN: Demandez à l'autre sénateur de l'Ile du Prince-Edouard (l'honorable M. Hughes).

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons voter la deuxième lecture et renvoyer ensuite le projet de loi au comité plénier. . .

Le très honorable M. MEIGHEN: Au comité de l'Agriculture.

L'honorable M. DANDURAND: . . . ou au comité de l'Agriculture.

L'honorable M. MacARTHUR: Je désire demander à l'honorable leader (l'honorable M. Dandurand) quelle est la peine prévue dans l'article 2.

Le très honorable M. MEIGHEN: $500.

L'honorable M. MacARTHUR: C'était cela autrefois. Qu'est-ce que c'est maintenant?

Le très honorable M. MEIGHEN: L'amende est d'au moins $10 et d'au plus $50.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

BILL DES TRANSPORTS

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill B, loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules-automobiles.

—Honorables sénateurs, j'ai expliqué ce projet de loi hier soir quand j'en ai proposé la première lecture.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables membres du Sénat, le projet de loi que nous avons devant nous me paraît excellent, du moins quant à la façon dont il a été préparé. Il suffit d'en lire quelques pages pour se rendre compte du soin qu'on a apporté à sa préparation. J'imagine que le comité n'aura aucune difficulté à examiner le texte et la forme générale de cette mesure. Il aura cependant fort à faire pour savoir si ce projet de loi est pratique ou non.

J'approuve absolument le principe et l'objet de ce projet de loi. Il s'agit de mettre de l'uniformité dans les conditions d'exploitation des différents modes de transport, chemins de fer et autres. Au lieu d'un seul mode de transport que nous avions il y a vingt-cinq ans, nous en avons maintenant quatre. Le transport par automobiles, le transport par navires sur les lacs et le transport par la voie des airs ont pris une importance énorme et ils font certainement aujourd'hui une rude concurrence à nos chemins de fer. Nous avons eu certes, depuis que le Canada est devenu une nation, le transport par navires sur les lacs, mais il était loin, il y a un quart de siècle, de faire aux autres moyens de transport la concurrence qu'il leur fait aujourd'hui. L'ouverture du canal Welland et l'amélioration des navires expliquent cette différence.

Les chemins de fer prétendent que les exigences et la rigueur des règlements auxquels ils doivent se soumettre devraient s'appliquer à leurs concurrents ou bien que les restric-

tions et la surveillance qui s'appliquent à eux devraient disparaître.

Il suffit de songer un instant au transport par navires sur les lacs pour se rendre compte des graves difficultés que l'on va rencontrer au sujet de cette mesure. Ceux d'entre nous qui sont plus ou moins patriarches se rappellent qu'il y a vingt ans de nombreuses résolutions ont été proposées à la Chambre des communes en vue de faire passer le transport par navires et sur les lacs sous le contrôle de la Commission des chemins de fer. Je ne me rappelle plus exactement les arguments qu'on a apportés pour ou contre ces propositions. Le très honorable sénateur d'Eganville (l'honorable M. Graham) doit se les mieux rappeler; en une ou deux occasions au moins, il a pris la parole au nom du gouvernement de l'époque pour s'opposer au projet. L'évolution des transports sur les lacs et la modification apportée à la loi par rapport à la définition du cabotage ont peut-être créé un état de choses qui rendrait la réglementation efficace. Je ne sais. Je pense toutefois que cette réglementation serait ardue.

Rappelons-nous que nos voies ferrées subissent toujours la concurrence, non seulement de notre cabotage, mais aussi de celui des Américains. La loi de la marine marchande, qui doit procurer à nos armateurs des avantages dont ne jouiront pas les Américains, est-elle en vigueur, du moins l'est-elle entièrement? Je l'ignore. Aucun navire canadien ne peut naviguer entre deux ports américains, malgré toutes les précautions pour masquer le caractère commercial du voyage; mais les navires américains ont toujours pu faire la concurrence la plus libre à nos bateaux sur les lacs.

Une certaine région du pays réclamera les avantages qui résultent de cette concurrence, qu'elle soit loyale ou non; elle verra d'un mauvais œil les mesures destinées à restreindre cette concurrence, dont l'intensité lui était si favorable. En outre, si l'on peut établir des tarifs réguliers et subordonnés à l'approbation de la Commission pour le transport des marchandises par voies ferrée, il est difficile d'agir ainsi dans le cas des transports par eau, où le prix de transport fait l'objet de négociations d'heure en heure, presque de minute en minute, et dépend de la cargaison de retour ou de bien d'autres considérations en dehors des frais de voiturage.

Le Comité songera à tout cela, quand il examinera le projet de loi. J'espère, comme la plupart de mes collègues sans doute, que les dispositions du projet de loi seront opérantes et qu'elles tendront à mettre les diverses entreprises sur un pied d'égalité. En vue de permettre aux voies ferrées de mieux soutenir la concurrence de leurs rivales, peut-être se produira-t-il une période durant laquelle on interviendra moins dans la réglementation des transports par chemin de fer.

Pour ce qui est de la concurrence des véhicules automobiles, auxquels on cherche aussi à appliquer les dispositions de ce projet de loi, je suis tout à fait en faveur d'une certaine réglementation. Il est vrai qu'en cherchant à établir des règlements concernant les permis pour les véhicules à marchandises ou à voyageurs, et à réglementer les tarifs et les conditions de transport pour ces véhicules, ce projet de loi est censé ne s'appliquer que lorsque ces véhicules servent dans le commerce interprovincial et sur une route fédérale, c'est-à-dire une route qui appartient bien à l'Etat, qu'elle se trouve dans les limites d'une province ou en dehors. Dans ce domaine il n'y a pas de doute que le gouvernement fédéral peut intervenir, mais, étant donné qu'il doit s'en tenir rigoureusement à ses prérogatives constitutionnelles, je doute fort que ce projet de loi puisse réglementer d'une manière efficace la concurrence des véhicules automobiles. Après tout, le gros du transport par véhicules automobiles se fait dans les limites d'une province, non entre deux provinces, et, bien que le trafic dans les limites d'une province ne soit pas réglementé, il devrait peut-être l'être. En cherchant à réglementer cette très modeste partie du trafic qui circule d'une province à une autre ou d'une province quelconque à l'extérieur du Canada on n'accomplirait rien de bien important. Cette dernière catégorie est réellement de la compétence du Dominion.

En ce qui concerne le transport par air je ne vois pas comment au point de vue national nous pourrions établir une mesure de surveillance. Le transport par air est interprovincial et international, et, si le jugement rendu dans la cause relative à l'aviation vaut encore pour notre pays,—comme je l'espère sincèrement,—cette question est du ressort des autorités fédérales.

J'ai lu divers articles de ce bill ainsi que la brillante présentation qu'en a faite le leader du Gouvernement. Je suis prêt à faire ma part de travail en comité, et cette Chambre et le Gouvernement peuvent être assurés que j'entreprendrai l'étude de cette mesure dans un esprit sympathique. J'éprouve certaines craintes.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, bien qu'on nous ait laissé entendre hier qu'avant de nous réunir aujourd'hui nous aurions l'occasion d'étudier ce bill B, intitulé "loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles", je ne me

trouve pas dans la situation avantageuse du très honorable chef de l'opposition (le très honorable M. Meighen) qui a un exemplaire du projet de loi, tandis que je n'en ai encore vu aucun. Profondément intéressé à cette mesure, comme l'est mon très honorable ami, je tiens à l'examiner avant son examen pour deuxième lecture. Cependant, comme le très honorable sénateur (l'honorable M. Dandurand) l'a fait remarquer hier soir, les méthodes du Sénat diffèrent quelque peu de celles de la Chambre que j'ai quittée il y a quelques mois, et avec regret. (*Exclamations.*)

Le très honorable M. GRAHAM: Non, non.

L'honorable M. DUFF: Comme je ne vise pas à établir ici un principe nouveau, je m'abstiendrai de protester contre le renvoi au comité d'un projet de loi dont il ne m'a pas été donné de lire le texte, à condition, bien entendu, que cela ne m'engage à rien quant au principe.

Après avoir écouté avec le plus vif intérêt le magnifique exposé que le leader ministériel (l'honorable M. Dandurand), a fait hier, il m'a semblé, honorables sénateurs, que le projet de loi dont il s'agit est une des mesures les plus importantes dont le Parlement du Canada ait jamais été saisi. Il intéresse profondément tous les citoyens du Canada. En le présentant, l'honorable leader ministériel a fait remarquer:

> Le titre même du projet de loi le déclare, la mesure est destinée à établir une commission des transports au Canada, avec autorité sur chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Cette mesure intéresse donc chaque homme, femme et enfant du Canada, et chaque genre d'affaires. Quelque désireux que nous soyons de voir le Sénat adopter les mesures ministérielles, nous ne devrions pas nous engager à propos de cet important projet de loi avant d'avoir fourni au peuple canadien l'occasion de faire savoir ce qu'il en pense.

Le leader ministériel a dit en outre, hier:

> Ce projet de loi marque un pas de plus dans la voie du développement et de la réglementation des transports canadiens.

Je me demande, honorables sénateurs, si peut-être le Parlement et les législatures du Canada ne vont pas trop loin. Pour moi, il me semble que l'Etat intervient beaucoup trop souvent. A l'heure actuelle, il faut que le Parlement, les législatures ou quelque conseil ou commission réglemente tout ce que font les gens et on ne laisse guère de latitude aux particuliers ou aux hommes d'affaires quant à la manière de conduire leurs entreprises. Pour ma part, je ne vois pas d'un bon œil pareil état de choses. Je soutiens que je suis plus au fait de mon commerce que les membres d'une législature ou d'une commission. D'autre part, je suis d'avis que les hommes d'affaires du pays, qui dirigent de grandes compagnies ou des entreprises privées, sont en bien meilleure posture pour savoir comment conduire leurs affaires que les membres d'un conseil ou d'une commission, qu'ils soient stationnés à Ottawa, à Halifax, à Saskatoon ou ailleurs. Nous allons beaucoup trop loin lorsque nous soustrayons la direction des grandes compagnies particulières des mains des gens qui ont placé leurs fonds dans ces entreprises; nous leur disons dans nos lois, qu'avant de faire telle et telle chose, il faut qu'ils obtiennent le consentement de telle ou telle commission.

Je n'ai pas d'objections particulières à ce que le Parlement crée une commission qui aurait la haute main sur les prix qu'exigent les chemins de fer pour le transport des voyageurs et des marchandises. Voici pour quelle raison je dis cela: Les contribuables du Canada sont les véritables propriétaires des chemins de fer. Au moyen des contributions qu'il a versées sous une forme ou sous une autre, par les subventions qu'il a accordées, l'endossement des billets ou la garantie des obligations, le peuple Canadien est devenu le propriétaire des chemins de fer et, par conséquent, je vois d'un bon œil la réglementation des prix de transport que les compagnies ferroviaires peuvent exiger. Pour ce qui est des nouvelles entreprises que constitue le service aérien et les transports routiers, je ne suis pas tout à fait convaincu que le Parlement devrait intervenir de la même façon.

Mon principal motif d'adresser la parole cet après-midi, honorables sénateurs, est celui d'insister pour que tous ceux qui sont intéressés à une certaine partie de ce bill, celle qui touche à la navigation, aient l'occasion de faire connaître leur point de vue avant que ce bill ne devienne loi. Je veux être équitable, et c'est pourquoi je ne m'oppose pas à la deuxième lecture du bill en ce moment, pourvu toutefois qu'il soit bien entendu que nous n'en aurons pas approuvé le principe pour cela. Je ne puis voir comment le Parlement ou aucune législature ou aucun office ou commission, du genre de ce que cette loi prétend établir, est en mesure de réglementer les tarifs applicables en ce pays au service de la navigation côtière ou intérieure sur les grands lacs. Mon très honorable ami a fait allusion à une mesure touchant aux tarifs sur les Grands lacs soumise il y a quelque quinze ans à l'autre Chambre. Il fit allusion au très honorable sénateur d'Eganville (le très hon. M. Graham), et quoiqu'il ne m'ait pas regardé, il se rappellera peut-être que, malgré que je fus partisan du gouvernement qui présenta la mesure, j'eus assez de courage pour protester à l'encontre et elle fut abandonnée.

Je prétends que le gouvernement n'a pas le droit d'imposer aux citoyens qui placent leurs capitaux dans des navires et dans le commerce maritime, que ce soit sur les Grands Lacs, l'Atlantique ou le Pacifique, l'assujétissement en matière de tarifs aux décisions d'une commission établie à Ottawa. Permettez que je répète que je ne m'oppose pas au contrôle des tarifs ferroviaires, là où les contribuables ont fait des placements de centaines de millions de dollars dans les entreprises ferroviaires, et non seulement la génération actuelle mais les générations pour une centaine d'années à venir seront appelées à payer le coût de la construction des chemins de fer. Mais un homme qui possède un navire ou une flotte de navires est dans une situation différente de celle des chemins de fer, soit qu'il exploite son entreprise sur les Grands Lacs ou le long de nos côtes. Pourquoi le Parlement ou une législature quelconque établirait-elle une commission autorisée à dire à cet homme ou à quiconque a placé de l'argent sur des navires qu'il devra faire payer certains taux déterminés? Ou encore pourquoi donnerions-nous à une commission le pouvoir de dire à un expéditeur de marchandises qu'il n'est pas libre de faire les arrangements qui lui conviennent avec le propriétaire d'un navire? Les membres de ces commissions gouvernementales sont sans doute des hommes très sages, mais il leur arrive parfois de ne pas être très renseignés sur les entreprises commerciales qu'ils sont appelés à régenter. Supposons que John Jones, expéditeur, et Bill Smith, propriétaire d'un navire, veuillent conclure un arrangement quant aux taux à payer pour l'expédition de marchandises sur les côtes de l'Atlantique; pourquoi leur faudrait-il soumettre leur arrangement à l'approbation d'une commission siégeant à Ottawa, à mille milles et plus de distance? Je m'oppose à cela.

Je conçois, honorables sénateurs, que le Gouvernement puisse avoir le droit de réglementer les taux pour les navires qui reçoivent des subventions de l'Etat. Par exemple, quand il s'agit des paquebots voyageant entre Vancouver et le Japon, ou entre Halifax et l'Afrique du Sud, ou même des steamers côtiers voyageant entre Yarmouth et Saint-Jean, ou entre Halifax et Sherbrooke ou entre Halifax et Cap-Breton, je conçois que le Gouvernement, s'il accorde une subvention, puisse avoir le droit de dire: "Nous ne voulons pas que vous exigiez des taux trop élevés de ceux qui utilisent ce service et, afin de nous assurer de la chose, nous vous enjoignons de déposer à un ministère du gouvernement un tableau de vos taux". Cependant, honorables sénateurs, quand il s'agit d'un particulier qui construit ou exploite des navires, pourquoi le Gouvernement ou une commission de l'Etat aurait-elle le pouvoir de déterminer quels taux cet individu devra faire payer pour le transport des marchandises? Pourquoi le propriétaire de navire serait-il incapable de conclure un arrangement avec un expéditeur à moins d'avoir obtenu au préalable l'approbation d'Ottawa? Supposons que l'honorable sénateur de Cardigan (l'honorable M. Macdonald) ait à expédier à Halifax 6,000 sacs de pommes de terre provenant de Montague, Ile du Prince-Edouard. Il m'envoie un télégramme, offrant de payer 60 c. par sac pour ce transport. Je lui réponds que je transporterai ces sacs à raison de 65 c. chacun et, après quelque marchandage, nous tombons d'accord sur un taux de 62½ c. Or, si nous adoptions ce bill, il nous faudrait, avant de pouvoir conclure un marché définitif, télégraphier à Ottawa pour nous assurer si la commission des transports est satisfaite. La chose est ridicule, honorables sénateurs, et je prétends que nous devrions mûrement réfléchir avant d'intervenir d'une pareille façon dans les affaires des citoyens de notre pays. Je le répète, je n'ai pas d'objection à faire valoir en ce moment contre le projet de loi, n'ayant pas eu l'occasion de l'étudier. Je désire cependant amener les honorables sénateurs à partager ma manière de voir, soit que moins on interviendra dans les affaires des particuliers, mieux ce sera. Nous sommes déjà allés trop loin; l'intervention de l'Etat se fait trop sentir. A l'heure actuelle, vous pouvez à peine faire un mouvement ou vous retourner sans avoir d'abord à obtenir un permis du gouvernement fédéral ou d'une commission provinciale ou d'un conseil municipal. Plus tôt vous mettrez fin à cet état de choses, mieux ce sera pour nous tous.

Le très honorable M. GRAHAM: Honorables sénateurs, je ne me propose pas de faire un discours, car je ne saurai au juste ce que j'aurai à dire que lorsque j'aurai étudié un peu plus attentivement le projet de loi. J'ai eu quelque expérience dans la réglementation des tarifs de la marine marchande. Je suis allé une fois en Angleterre pour me renseigner davantage, alors que des gens pensaient très sérieusement que nous pourrions en venir à une entente avec la métropole quant à la réglementation des tarifs océaniques. Je ne me souviens plus quel était au juste l'argument de ces gens, mais il était à l'effet que les taux imposés à tout navire faisant escale au Canada pouvaient être régis par un système de permis. J'ai constaté que cette manière de voir n'avait pas la faveur du gouvernement britannique ni des propriétaires de navires.

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien.

Le très honorable M. GRAHAM: Je suis allé plus loin. J'ai discuté la question avec quelques-uns de nos amis américains et j'en ai gardé l'impression qu'ils pourraient peut-être prendre avantage sur nous sur certaines questions. Je m'en revins en songeant que si nous ne faisions pas en sorte d'assurer notre propre sauvegarde à ce point de vue, nous n'avancerions pas à grand'chose.

Lorsque j'occupais le poste de ministre des Chemins de fer, notre Commission des chemins de fer a proposé,—peut-être le projet lui avait-il été proposé à elle-même,—une union entre elle et l'Interstate Commerce Commission pour l'étude des questions de trafic international. Une discussion à laquelle participèrent divers intéressés, particulièrement des transporteurs et des membres de la Commission des chemins de fer, eut finalement lieu dans ma chambre, où j'étais retenu par la maladie. Je n'étais pas d'excellente humeur, en tout cas, et peut-être mal disposé ce jour-là. Le résultat de tout cela, c'est qu'aucune entente semblable ne fut conclue. Je n'ai pas l'intention d'expliquer à cette Chambre pourquoi cette entente ne fut pas conclue, mais je dirai que j'en vins à la conclusion que la proposition n'aurait pas été avantageuse aux producteurs ou aux compagnies de transport du Canada.

Comme l'a dit mon honorable ami de Guysboro (l'honorable M. Duff) ce projet de loi est très important. Sa portée dépasse peut-être celle que nous nous imaginons, et il a des ramifications qui ne nous ont peut-être pas été signalées, et sur lesquelles il se peut qu'on n'ait pas attiré l'attention du ministère.

Mais sur le Saint-Laurent, par exemple, nous avons plusieurs petites embarcations, comme les canots automobiles, et il est nécessaire dans cette localité particulière de leur permettre qu'ils fassent des opérations de transport. Je me demande comment ce bill les toucherait. Vu que je suis président du comité auquel le bill doit être soumis, je ne puis naturellement pas m'engager. Je tiens à entendre les arguments pour ou contre avant d'en venir à une conclusion. C'est une mesure qui peut faire beaucoup de bien et nous devons prendre soin de ne pas faire de faux pas. Je suppose que le comité ne fera pas comparaître de témoins, mais il donnera sans doute à tous les intéressés, les chemins de fer, les compagnies de navigation marchande, les propriétaires de petits navires, les compagnies de transport aérien et les compagnies de transport automobile,—toutes les chances de se faire entendre. J'imagine que les gouvernements provinciaux se feraient entendre au sujet du trafic automobile sur grandes routes.

L'honorable M. DANDURAND: Pas nécessairement.

Le très honorable M. GRAHAM: Je suis porté à croire qu'ils désireront se faire entendre, et dans ce cas nous devons leur donner le temps de soumettre leurs vues avant que nous en arrivions à des conclusions. C'est une des raisons qui me font proposer que le comité s'assemble après l'ajournement de la Chambre, non pas pour discuter la matière du projet de loi, mais pour arrêter la procédure à suivre pour aviser les intéressés du temps où ils pourront comparaître devant le comité.

L'honorable M. DANDURAND: Comme je l'ai déjà dit, tous les intéressés auront toute chance de se faire entendre devant le comité des chemins de fer. Je ne ferai que répéter ce que j'ai dit hier, savoir que la deuxième lecture n'engage aucun honorable sénateur sur le principe du bill. Les honorables membres auront pleinement l'occasion d'exprimer leur opinion et de prendre une attitude sur le principe du projet de loi soit lorsque nous discuterons le rapport du comité, soit lorsque la troisième lecture sera proposée.

Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) a exprimé un doute quant à la possibilité de faire quelque chose de pratique dans le sens de la réglementation du trafic du camionnage automobile, cette question étant surtout de la compétence provinciale. Comme je l'ai déjà dit, j'estime que les provinces sont aussi intéressées que le Dominion à maintenir certaines normes d'exploitation des lourds auto-camions et à protéger leurs chaussées; elles tiendront très probablement à collaborer avec le gouvernement fédéral à l'établissement d'une entente pratique.

Notre comité des chemins de fer est tout désigné pour entendre toutes les parties intéressées. Afin de presser les choses et, comme le disait mon très honorable ami (le très honorable M. Graham), de préparer les voies en vue des séances du comité, je propose que le bill soit maintenant lu pour la deuxième fois.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND propose que le projet de loi soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, des télégraphes et des ports.

L'honorable M. PARENT: Etant donné l'importance de ce projet de loi, je désirerais savoir si l'on a l'intention de faire sténographier les témoignages rendus devant le comité.

L'honorable M. DANDURAND: Le comité en décidera.

(La motion est adoptée.)

COMITÉ DES CHEMINS DE FER

Sur la motion d'ajournement.

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens à rappeler aux membres du comité des chemins de fer et aux autres sénateurs qui désirent assister aux séances que le comité se réunira à 5 heures.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Jeudi 4 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

COMMERCE ENTRE LE CANADA ET LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE DE 1922 À 1936

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Quel a été le total des exportations du Canada à la République Dominicaine durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
2. Quel a été le total des importations de la République Dominicaine au Canada durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
3. Quel a été le total des exportations du Canada à la République Dominicaine durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
4. Quel a été la total des importations de la République Dominicaine au Canada durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
5. Quel a été le total des exportations du Canada, à la République Dominicaine durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?
6. Quel a été le total des importations de la République Dominicaine au Canada durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai les réponses aux questions de l'honorable sénateur. Voici la première:

1. Le total des exportations vers Saint-Domingue (République Dominicaine) pour les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1922	$133,088
1923	232,462
1924	404,845
1925	306,477
1926	463,654

L'hon. M. PARENT.

2. Le total des importations provenant de Saint-Domingue (République Dominicaine) pour les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1922	$4,929,100
1923	9,072,829
1924	3,637,136
1925	5,882,293
1926	5,718,458

3. Le total des exportations vers Saint-Domingue (République Dominicaine) pour les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1927	$440,396
1928	344,900
1929	247,546
1930	233,464
1931	258,679

4. Total des importations provenant de Saint-Domingue (République Dominicaine) pour les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1927	$4,306,086
1928	1,361,360
1929	1,802,666
1930	369,139
1931	525,188

5. Le total des exportations vers Saint-Domingue (République Dominicaine) pour les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1932	$202,600
1933	190,209
1934	230,762
1935	145,153
1936	166,205

6. Le total des importations provenant de Saint-Domingue (République Dominicaine) dans les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935, et 1936 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1932	$ 147,690
1933	87,398
1934	1,414,797
1935	1,876
1936	....

COMMERCE ENTRE LE CANADA ET CUBA DE 1922 A 1936

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Quel a été le total des exportations du Canada à Cuba durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?

2. Quel a été le total des importations de Cuba au Canada durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?

3. Quel a été le total des exportations du Canada à Cuba durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?

4. Quel a été le total des importations de Cuba au Canada durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?

5. Quel a été le total des exportations du Canada à Cuba durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?

6. Quel a été le total des importations de Cuba au Canada durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?

L'honorable M. DANDURAND: Voici la réponse:

1. Le total des exportations vers Cuba pour les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1922	$4,868,513
1923	6,084,165
1924	7,039,174
1925	7,779,786
1926	7,770,951

2. Le total des importations provenant de Cuba au cours des années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1922	$11,005,963
1923	9,625,136
1924	8,602,064
1925	12,544,035
1926	7,634,990

3. Le total des exportations vers Cuba au cours de années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931, se chiffrait comme suit:

Année civile	
1927	$6,099,533
1928	4,833,354
1929	4,284,483
1930	3,363,344
1931	1,637,089

4. Le total des importations provenant de Cuba au cours des années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1927	$6,156,610
1928	5,043,314
1929	3,564,752
1930	2,768,286
1931	1,041,332

5. Le total des exportations vers Cuba au cours des années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1932	$1,048,035
1933	871,777
1934	1,195,242
1935	1,196,422
1936	1,343,896

6. Le total des importations provenant de Cuba au cours des années 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 se chiffrait comme suit:

Année civile	
1932	$741,664
1933	989,157
1934	996,718
1935	457,335
1936	452,357

POISSON FRAIS—DÉBARQUEMENTS DANS LA NOUVELLE-ÉCOSSE ET VENTES CANADIENNES

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Quelle est la quantité totale, en livres, du poisson de fonds maritimes, y compris la morue, l'aiglefin, etc., débarqué des bateaux et vaisseaux dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, à l'état frais, au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1935, et de janvier 1936?

2. Quelle est la quantité totale, en livres, du poisson de fonds maritimes, y compris la morue, l'aiglefin, etc., débarqué des bateaux et vaisseaux dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, à l'état frais, au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1936, et de janvier 1937?

3. Quelle est la quantité totale, en livres, du poisson frais, ou du poisson frais semi-traité, vendu ou utilisé au Canada au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1935, et de janvier 1936?

4. Quelle est la quantité totale, en livres, du poisson frais, ou du poisson frais semi-traité, vendu ou utilisé au Canada au cours des mois d'octobre, de novembre et de décembre 1936, et de janvier 1937?

L'honorable M. DANDURAND: Voici la réponse:

1. Espèce de poisson; morue, aiglefin, merluche, lingue et merlan:

	livres
Octobre 1935	9,415,400
Novembre 1935	9,982,800
Décembre 1935	9,351,500
Janvier 1936	7,954,400
Total	36,704,100

2. Espèces de poisson: morue, aiglefin, merluche, lingue et merlan.

	livres
Octobre 1936	12,397,100
Novembre 1936	9,987,300
Décembre 1936	10,546,600
Total	32,931,000

Nous n'avons pas encore les renseignements pour le mois de janvier 1937.

3. Pas de renseignements.

4. Pas de renseignements.

POISSON CANADIEN—DÉPENSES RELATIVES AU CRÉDIT POUR LA PUBLICITÉ

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Combien a-t-il été dépensé sur le crédit de $200,000 que le Parlement a voté en 1936 aux fins d'annoncer et d'encourager la vente et l'achat de poisson canadien?

2. Quel montant de ce crédit a-t-il été dépensé en pays étrangers pour favoriser, dans lesdits pays, l'achat ou l'importation de poisson canadien en pays étrangers, à l'exclusion des Etats-Unis d'Amérique?

3. Quel montant de ce crédit a-t-il été dépensé en publicité, etc., aux Etats-Unis?

L'honorable M. DANDURAND: Voici la réponse aux questions:

1. Nous nous sommes engagés à dépenser jusqu'à ce jour $141,783.20. Les dépenses réelles se chiffrent jusqu'à présent à $64,192.35.

2. $25,000 dans le Royaume-Uni.

3. Néant.

PRÊTS DE L'ÉTAT AUX PÊCHEURS DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Du crédit de $300,000 voté par le Parlement au cours de la session de 1936, quel montant a été prêté a des pêcheurs particuliers de la Nouvelle-Ecosse?

2. Combien de pêcheurs particuliers ont fait une demande d'emprunt?

3. Quelque partie de ce crédit a-t-elle été globalement payée à des coopératives ou unions de pêcheurs? S'il en a été payé, combien de ces organisations ont reçu de l'argent, et quel total leur a été versé?

4. Quel est le total des remboursements opérés par lesdites organisations ou par les pêcheurs particuliers, jusqu'au 30 janvier 1937 inclusivement?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai une réponse pour l'honorable sénateur.

1. Jusqu'au 3 février 1937, les paiements à la caisse provinciale de prêts sur ces prêts se sont chiffrés à $38,905.85, soit la moitié des prêts effectués.

2. Pas de renseignements. Les prêts ont été faits par la province.

3. Onze associations de pêcheurs ont obtenu des prêts au montant de $13,720, dont la moitié a été payée à même le crédit fédéral.

4. Pas de rensengnement dans le moment. Nous l'aurons à l'expiration de l'exercice financier pour toute l'année.

LOI RELATIVE AUX ZONES FRANCHES DE COMMERCE ÉTRANGER

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN propose la 2e lecture du bill A, intitulé: Loi permettant l'établissement, l'exploitation et le maintien de zones franches de commerce étranger.

—Honorables sénateurs, vous me pardonnerez, j'en suis sûr, si je ne répète pas les longues observations que j'ai présentées lors de la deuxième lecture de ce bill à la session dernière. Je n'ai rien de nouveau à dire. Le bill est exactement le même que celui de l'an dernier. Les honorables sénateurs se rappelleront que le projet de loi fut renvoyé à un comité spécial, qui a siégé trois semaines, de temps à autre, et a obtenu tous les renseignements disponibles, et a fait rapport de la mesure au Sénat. Le rapport fut adopté et le bill, après son adoption, ne parvint à la Chambre des communes que la veille de la prorogation, de sorte qu'elle n'a pas eu assez de temps pour l'étudier convenablement. Je sollicite donc l'indulgence du Sénat et le prie de lire dès maintenant ce projet de loi en deuxième lecture afin qu'il soit envoyé à l'autre Chambre, qui le traitera comme elle le jugera bon.

Je propose la deuxième lecture du bill, appuyé par l'honorable M. Rainville.

Le très honorable M. MEIGHEN: Avant que la motion soit adoptée, je désire dire au nom de l'honorable sénateur que l'on a mentionné comme l'appuyant (l'honorable M. Rainville) qu'il désire que la deuxième lecture soit remise à mardi.

L'honorable M. MURDOCK: J'allais faire observer que nous ne pouvons guère accepter qu'il appuie la motion en son absence.

Le très honorable M. MEIGHEN: On l'a simplement désigné de cette façon.

L'honorable M. MURDOCK: En proposant sa motion, mon honorable collègue (l'honorable M. Casgrain) a dit qu'elle était appuyée par le sénateur Rainville.

L'honorable M. CASGRAIN: Il m'a prié de la faire appuyer en son nom. Il a dû s'absenter aujourd'hui pour prendre part à une transaction financière très importante, et

il désire autant que moi que le bill soit envoyé à l'autre Chambre.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je suis sûr que l'honorable sénateur (l'honorable M. Rainville) tient à parler sur cette mesure. Il le pourrait si la troisième lecture de ce projet de loi n'avait pas lieu avant mardi.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

BILL DES POIDS ET MESURES ÉTUDE PAR LE COMITÉ

Sur motion de l'honorable M. DANDURAND, le Sénat se forme en comité pour l'étude du bill (4), Loi modifiant la Loi des poids et mesures.

L'honorable M. COTÉ préside:

Sur l'article 1 (recouvrement des amendes).

Le très honorable M. GRAHAM: Monsieur le président, je propose l'amendement suggéré et dont il fut question hier. Le voici:

Retrancher tous les mots, à la suite du mot "deux", à la douzième ligne, jusqu'à la fin de l'alinéa, et y substituer les suivants: "pareils juges de paix ou devant une personne autorisée par l'article six cent quatre du Code criminel à exercer, dans ce district, comté ou lieu, les pouvoirs de deux juges de paix ou plus."

L'honorable M. DANDURAND: Voilà l'amendement suggéré, et dont je parlais hier.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'amendement améliore sensiblement la rédaction de l'article. Notre juriste parlementaire est d'avis que le bill tout entier est inutile, mais anodin. La loi restera la même après l'adoption de cette mesure.

L'honorable M. LEGER: Monsieur le président, puis-je demander si le bill a pour objet de donner la juridiction exclusive à un juge de paix relativement à la première classe de contraventions mentionnées?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non.

L'honorable M. DANDURAND: Il rend clair que lorsque l'amende dépasse cinquante dollars, un juge de paix, ou deux juges de paix, ou un magistrat de police, un magistrat stipendiaire, ou une personne possédant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, auront juridiction.

L'honorable M. LEGER: C'est vrai, mais voici ce que dit la première partie de l'articcle:

Si l'amende ne dépasse pas cinquante dollars, par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant un juge de paix du district, du comté ou du lieu où la contravention a été commise.

D'après mon interprétation du bill seul un juge de paix aura juridiction dans la classe de causes où l'amende ne dépasse pas cinquante dollars. Mais dans la deuxième classe de causes, celle où l'amende dépasse cinquante dollars, l'article énumère différents juges ou magistrats qui auront juridiction. D'après moi, il aurait mieux valu que l'article commençât par l'affirmative, et fût rédigé à peu près comme ceci:

Si l'amende dépasse cinquante dollars par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant un juge de paix, magistrat de police, magistrat stipendiaire ou autre personne ayant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix, ayant juridiction dans ce district, comté ou lieu...

A ce sujet, je suis ce que dit présentement partie de l'article. Et j'ajouterais alors:

...et aussi, en plus des magistrats plus haut mentionnés, si l'amende ne dépasse pas cinquante dollars, devant un juge de paix pour le district, comté ou lieu où la contravention a été commise.

D'après mon interprétation du bill, je ne vois guère qu'un magistrat de police ou un magistrat stipendiaire pourrait avoir juridiction dans la classe de causes où l'amende ne dépasse pas cinquante dollars. D'après moi, le projet de loi établit deux classes distinctes de contraventions: celles pour lesquelles l'amende est inférieure à cinquante dollars, et celles pour lesquelles elle dépasse cinquante dollars. Le bill dit de la première classe qu'un juge de paix y aura juridiction; quant à la deuxième, deux juges de paix, un magistrat de police, un magistrat stipendiaire, ou toute personne ayant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus auront juridiction.

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne touchons pas à la classe de causes où l'amende ne dépasse pas cinquante dollars. Nous expliquons simplement que si l'amende dépasse cinquante dollars, elle sera recouvrable "par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant deux juges de paix, un magistrat de police, un magistrat stipendiaire, ou une personne possédant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, ayant juridiction dans ledit district, comté ou lieu." Nous ne dépassons pas les termes de la présente loi.

L'honorable M. MURDOCK: Comment les juges de paix peuvent-ils savoir ce que sera l'amende s'ils n'ont pas encore entendu la cause? Comment pourront-ils établir la différence entre une cause de cinquante dollars qui n'exige qu'un magistrat, et celle dépassant cinquante dollars qui en exige deux?

L'honorable M. DANDURAND: La loi dit clairement que pour certaine contravention, l'amende maxima peut être de cinquante dollars ou moins; pour d'autres contraventions, de cent dollars ou plus.

L'honorable M. MURDOCK: Alors la cause sera classée d'après l'accusation?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LEGER: Si je comprends bien cet amendement, notre magistrat de police de la ville de Moncton n'aura pas la juridiction de juger des contraventions si, sur condamnation, l'amende est inférieure à cinquante dollars.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LEGER: Je n'entends pas l'amendement de cette manière.

L'honorable M. MURDOCK: N'est-il pas magistrat de police?

L'honorable M. LEGER: Bien sûr, mais cet amendement dit que si l'amende ne dépasse pas cinquante dollars, la cause doit être entendue devant un juge de paix.

L'honorable M. DANDURAND: Non, elle peut être entendue devant un juge de paix.

L'honorable M. LEGER: Voici le texte même de la première partie de l'alinéa (b), article 1 du bill:

(b) Si l'amende ne dépasse pas cinquante dollars, par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant un juge de paix du district, du comté ou du lieu où la contravention a été commise.

Voilà qui est complet en soi-même.

L'honorable M. DUFF: Un magistrat de police est aussi juge de paix.

L'honorable M. LEGER: Dans ma région, un magistrat de police n'est pas nécessairement juge de paix. La deuxième partie de l'alinéa pourvoit à l'autre classe de causes, où l'amende dépasse cinquante dollars, et elle énumère les différentes personnes qui peuvent entendre ces causes. Il me semble que l'amendement serait plus clair si l'on transposait simplement les deux parties de l'alinéa en ajoutant quelques mots entre les deux. L'alinéa (b) serait alors ainsi conçu:

Si l'amende dépasse cinquante dollars, par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant deux juges de paix, un magistrat de police, un magistrat stipendiaire, ou une personne possédant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix ou plus, ayant juridiction dans ledit district, comté ou lieu...

Suivraient ensuite la première partie de l'alinéa, avec quelques mots d'explication:

...et aussi, à part de ceux mentionnés plus haut, si l'amende ne dépasse pas cinquante dollars. par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant un juge de paix pour le district, comté ou lieu où la contravention a été commise.

Voilà qui préviendrait toute possibilité de confusion en traitant des deux classes de causes.

Le très honorable M. MEIGHEN: Voici mon opinion de la situation. Les honorables sénateurs verront que l'alinéa (b) de la loi originale s'arrête au mot "paix." Si l'amende imposable ne dépasse pas cinquante dollars, elle peut être imposée "par déclaration sommaire de culpabilité devant un juge de paix du district, du comté ou du lieu où la contravention a été commise" et, si l'amende imposable dépasse cinquante dollars, "par voie de déclaration sommaire de culpabilité devant deux juges de paix." Le ministère désire que cet alinéa paraisse à la loi aussi bien qu'au Code criminel, où il est édicté, comme je le ferai voir dans un moment, que si l'amende dépasse cinquante dollars, la cause peut être entendue non seulement devant deux juges de paix, mais aussi devant un magistrat de police, un magistrat stipendiaire, ou une personne ayant le pouvoir ou l'autorité de deux juges de paix. Les fonctionnaires du ministère croient que cet amendement fera voir clairement au magistrat qu'il peut entendre la cause si l'amende imposable dépasse cinquante dollars. L'amendement est nécessaire parce que dans sa définition de ceux qui, en loi, sont égaux à deux juges de paix, l'article original ne suit pas le texte de l'article 604 du Code criminel. C'est pourquoi le Code est cité dans l'amendement actuellement proposé par le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham):

pareils juges de paix ou devant une personne autorisée par l'article six cent quatre du Code criminel à exercer, dans ce district, comté ou lieu, les pouvoirs de deux juges de paix ou plus.

Avec la loi telle que modifiée devant lui, un magistrat saura qu'il a l'autorité d'entendre une cause, bien que l'amende imposable dépasse cinquante dollars.

Je crois que l'objection de l'honorable sénateur de L'Acadie (l'honorable M. Léger) porte à faux, et pour la raison suivante: Nous ne cherchons pas à établir de contravention par le bill. L'article énumère simplement ceux qui peuvent entendre les causes. Si l'amende doit être de cinquante dollars au moins, la cause sera entendue par un juge de paix; si elle dépasse cinquante dollars, devant deux juges de paix ou une personne qui prend leur place, comme le dit le Code. L'honorable sénateur de L'Acadie (M. Léger) a fait observer qu'il ne serait pas désirable d'empêcher un magistrat de juger une cause si l'amende était de moins de $50. Ce ne le serait certainement pas. Un magistrat peut être ou non juge de paix, mais, en vertu du Code, il a toujours le pouvoir d'un juge de paix. Par conséquent, toute cause peut être entendue devant un magistrat. Mais si le

montant de l'amende dépasse $50, la cause ne peut être portée devant un juge de paix.

L'honorable M. LEGER: Cela relèverait-il du Code...

Le très honorable M. MEIGHEN: Le Code spécifie—je ne puis citer l'article—qu'un magistrat a les pouvoirs d'un juge de paix.

L'honorable M. LEGER: C'est-à-dire dans les causes criminelles.

Le très honorable M. MEIGHEN: Dans toutes les causes. Je ne cite pas le Code—je ne l'ai pas sous la main—mais j'imagine que mon honorable collègue constatera que tous les magistrats sont nommés avec tous les pouvoirs des juges de paix, et que la loi locale les revêt de ces pouvoirs.

L'honorable M. DANDURAND: La loi dit qu'un juge de paix peut entendre la cause si l'amende n'excède pas $50, mais si elle excède ce montant, il faudra les pouvoirs des deux juges.

(L'amendement proposé par le très honorable M. Graham est adopté.)

L'article 1, ainsi modifié, est adopté.

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du projet de loi.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

REPRÉSENTANTS DE LA PRESSE AU SÉNAT

ADOPTION DU RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. GILLIS propose l'adoption du deuxième rapport du comité permanent des Débats et des Comptes rendus.

L'honorable M. MURDOCK: Je me demande si l'honorable sénateur peut nous indiquer en peu de mots les conclusions du rapport du comité des Débats et des Comptes rendus du 3 juin 1913. Je les ignore.

L'honorable M. GILLIS: Un extrait des Journaux de cette date, lorsque le premier représentant a été nommé, donne un exposé de ses fonctions. Cela s'est continué depuis. Le seul changement effectué concerne le traitement de M. Fortier, représentant de langue française. J'ai un extrait des Journaux, mais je m'abstiendrai de le lire. On a agi de la même manière chaque année.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne au mardi 9 février, à huit heures du soir.

SÉNAT

Mardi 9 février 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président suppléant (l'honorable P.-E. Blondin) étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

PRÉSENTATION D'UN NOUVEAU SÉNATEUR

L'honorable John Wallace de Beque-Farris, C.R., de Vancouver, Colombie-Britannique, est présenté par l'honorable Raoul Dandurand et l'honorable J. H. King.

COMMERCE AVEC TRINIDAD DE 1922 À 1936

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Quel a été le total des exportations du Canada à Trinidad durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
2. Quel a été le total des importations de Trinidad au Canada durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
3. Quel a été le total des exportations du Canada à Trinidad durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
4. Quel a été le total des importations de Trinidad au Canada durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
5. Quel a été le total des exportations du Canada à Trinidad durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?
6. Quel a été le total des importations de Trinidad au Canada durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Les exportations totales du Canada à Trinidad et à Tobago durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 ont été les suivantes:

Années civiles	
1922	$ 3,649,897
1923	3,610,296
1924	3,193,708
1925	3,970,804
1926	3,921,825

2. Les importations totales au Canada de Trinidad et de Tobago durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 ont été les suivantes:

Années civiles	
1922	$ 2,184,275
1923	1,548,650
1924	2,378,635
1925	1,217,989
1926	2,855,994

3. Les exportations totales du Canada à Trinidad et à Tobago durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 ont été les suivantes:

Années civiles

1927	$ 4,094,083
1928	4,130,338
1929	4,095,202
1930	3,438,216
1931	2,631,725

4. Les importations totales au Canada de Trinidad et de Tobago durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 ont été les suivantes:

Années civiles

1927	$ 1,813,931
1928	3,204,512
1929	2,952,780
1930	2,264,884
1931	3,048,544

5. Les exportations totales du Canada à Trinidad et Tobago durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 ont été les suivantes:

Années civiles

1932	$ 1,720,716
1933	1,952,632
1934	2,084,279
1935	2,242,527
1936	2,796,575

6. Les importations totales au Canada de Trinidad et de Tobago durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 ont été les suivantes:

Années civiles

1932	$ 2,638,332
1933	1,987,747
1934	1,238,306
1935	2,484,956
1936	2,888,486

COMMERCE AVEC LA JAMAÏQUE DE 1922 À 1936

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

1. Quel a été le total des exportations du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
2. Quel a été le total des importations de la Jamaïque au Canada durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926?
3. Quel a été le total des exportations du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
4. Quel a été le total des importations de la Jamaïque au Canada durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931?
5. Quel a été le total des exportations du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?
6. Quel a été le total des importations de la Jamaïque au Canada durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936?

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Les exportations totales du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 ont été les suivantes:

Années civiles

1922	$2,682,614
1923	3,149,708
1924	3,179,960
1925	3,499,903
1926	4,502,986

2. Les importations totales au Canada de la Jamaïque durant les années civiles 1922, 1923, 1924, 1925 et 1926 ont été les suivantes:

Années civiles

1922	$3,807,773
1923	3,178,094
1924	3,352,554
1925	4,017,668
1926	4,608,038

3. Les exportations totales du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 ont été les suivantes:

Années civiles

1927	$4,711,048
1928	5,298,113
1929	5,309,614
1930	4,024,149
1931	2,910,349

4. Les importations totales au Canada de la Jamaïque durant les années civiles 1927, 1928, 1929, 1930 et 1931 ont été les suivantes:

Années civiles

1927	$4,836,464
1928	5,253,680
1929	5,564,203
1930	5,134,135
1931	4,198,727

5. Les exportations totales du Canada à la Jamaïque durant les années civiles 1932 1933, 1934, 1935 et 1936 ont été les suivantes:

Années civiles

1932	$2,383,521
1933	2,519,298
1934	3,017,811
1935	3,306,459
1936	3,260,729

6. Les importations totales au Canada de la Jamaïque durant les années civiles 1932, 1933, 1934, 1935 et 1936 ont été les suivantes:

Années civiles

1932	$3,293,316
1933	2,742,714
1934	4,111,742
1935	4,473,999
1936	4,897,824

PONT DE LA RIVIÈRE ROUGE

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. LEGER demande au Gouvernement:

Les journaux du Nouveau-Brunswick, à la date du 3 février 1937, rapportent que le premier pont de chemin de fer construit sur la rivière Rouge, à Winnipeg, doit être démoli, et que la portée tournante de la structure doit être expédiée à Frédéricton, N.-B., pour remplacer celle que des inondations ont emportée, il y a un an.

1. Cette nouvelle est-elle exacte?
2. Si elle est exacte, pour quelle raison ledit pont doit-il être démoli?
3. A quel égard cette portée tournante conviendra-t-elle mieux à la rivière Saint-Jean qu'à la rivière Rouge?

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

Le pont de chemin de fer à Fredericton, emporté par l'inondation du printemps de 1936, sera remplacé à un coût estimatif de $1,250,000. Il sera utilisé en commun par le National-Canadien et le Pacique-Canadien, en vertu d'un accord concernant l'entretien et l'exploitation en commun proportionnellement à la circulation de chacun et avec participation égale dans les frais d'intérêt annuels sur le coût d'établissement du nouveau pont.

Lorsque les voies du National-Canadien furent coordonnées en 1925, le pont de chemin de fer du Transcontinental sur le rivière Rouge fut utilisé, et l'usage de l'ancien pont du Nord-Canadien abandonné. Ce dernier pont fut maintenu jusqu'à ce qu'on pût l'utiliser ailleurs. L'occasion se présente maintenant d'utiliser la portée tournante du nouveau pont de Fredericton, et les administrateurs du chemin de fer jugent que c'est avantageux. Avec cette explication, voici les réponses aux questions posées spécifiquement:

1. Oui; excepté que le pont en question n'a pas été le premier sur la rivière Rouge à Winnipeg.

2. Parce qu'il n'est plus requis dans sa situation actuelle.

3. Parce que la portée tournante mentionnée peut être utilement adoptée au pont de Fredericton.

CONSEIL CANADIEN D'HORTICULTURE

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable B. F. SMITH: Honorables sénateurs, je désire appeler l'attention sur un article du numéro de vendredi dernier du *Telegraph-Journal* de Saint-Jean, l'un des principaux journaux des Provinces maritimes. Après avoir dit que le Conseil canadien d'horticulture s'est assemblé à Ottawa, l'article fait allusion à certaines motions adoptées par cette société, et il continue:

Faisant des commentaires sur cette motion, ainsi que sur d'autres, James F. Porter, secrétaire de l'association du N-B., qui a assisté à la conférence, a expliqué, à son retour, à Perth, qu'il s'était mis en contact avec J. E. J. Paterson, député fédéral de Carleton-Victoria, qui a préparé une réunion des députés fédéraux et des sénateurs des Provinces maritimes, réunion à laquelle tout ce problème a été discuté.

Je prends la parole pour déclarer que les faits sont faussement représentés. Je désire demander au Gouvernement si cette assemblée a eu lieu, et, dans l'affirmative, qui a fait les invitations et quels sont ceux que l'on a invités.

BILL RELATIF AUX ZONES FRANCHES DE COMMERCE ÉTRANGER

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. CASGRAIN propose la 3e lecture du bill A, loi permettant l'établissement, l'exploitation et l'entretien de zones franches de commerce étranger.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois.)

ADOPTION DU BILL RÉSERVÉE—MOTION RELATIVE À LA TROISIÈME LECTURE RESCINDÉE

Son Honneur le PRÉSIDENT SUPPLÉANT (l'hon. P. E. Blondin): Un bill, honorables sénateurs, émanant du Sénat, intitulé: "Loi permettant l'établissement, l'exploitation et l'entretien de zones franches de commerce étranger", a été lu pour la troisième fois et est prêt à être adopté. Consentez-vous, honorables sénateurs, à son adoption?

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables collègues, le Sénat est en train d'adopter tout bonnement ce bill, et sans aucune considération réelle que je sache. Une mesure de cette importance impose, sans contredit, au Gouvernement le devoir de déclarer son attitude devant l'une des Chambres du Parlement. J'ignore si nous nous attendons tous que ce bill soit rejeté par l'autre Chambre, ou si nous voulons qu'il en soit ainsi. Le Gouvernement, jusqu'à ce jour, n'a même pas demandé que la mesure fût renvoyée à un comité. Je ne crois pas que le Sénat soit juste envers lui-même en

laissant une mesure de cette nature passer par quatre étapes sans que le représentant du ministère en cette enceinte fasse la moindre observation à son sujet.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs je sais personnellement gré au très honorable leader de l'autre côté de faire cette déclaration, car, à mon sens, il est presque honteux que cet important projet de loi ait subi ainsi ses première, deuxième et troisième étapes...

Le très honorable M. MEIGHEN: Quatre étapes.

L'honorable M. MURDOCK: Trois ou quatre étapes.

L'honorable M. DANDURAND: Pas encore.

L'honorable M. MURDOCK: Il est vrai que l'an dernier, le bill fut renvoyé à un comité spécial, dont je me trouvais être membre. Mais je déclare ici et maintenant que tout en m'étant efforcé d'assister à toutes les réunions du comité, je n'avais pas la moindre idée qu'un rapport eût été préparé et dût être présenté à la Chambre. Il y a bien des choses que j'ignore au sujet de cette mesure. Il se peut que je sois le seul au Sénat à n'être pas très bien renseigné là-dessus. Il me semble qu'une mesure aussi importante, comportant la perception ou le défaut de perception de certains revenus par le gouvernement canadien, devrait recevoir une étude convenable de l'un des principaux comités du Sénat. Je ne désire pas ennuyer mes collègues, mais je vais proposer une motion que j'ai sous la main, et que je n'ai prié personne d'appuyer. Je propose, en amendement, que tous les mots dans la motion—c'est-à-dire celle qui demande que le bill soit lu en troisième lecture—après le mot "maintenant" soient omis et que les mots suivants lui soient substitués: "renvoyé au comité permanent de la banque et du commerce."

Je suis l'un des membres de cette Chambre qui aimeraient que chaque article de ce bill fût étudié à fond par l'un des comité responsables du Sénat.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable membre a-t-il choisi le comité approprié? Dans l'affirmative, je me sens disposé à tomber d'accord avec lui. Je me demande si le projet de loi ne devrait pas être plutôt renvoyé au comité des chemins de fer, mais, à cette session, ce comité devra consacrer beaucoup de temps à la mesure la plus importante dont nous serons saisis.

L'honorable M. MURDOCK: C'est pour cette raison que j'ai suggéré le comité de la banque et du commerce. Le comité des chemins de fer a déjà suffisamment de travail pour le tenir occupé durant trois ou quatre semaines, j'en suis sûr.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je pense que nous devrions soumettre le bill à l'un de ces deux comités. Je veux bien abonder dans le sens de mon honorable collègue, mais je désire que le leader de la Chambre déclare quelle est l'attitude du ministère, si même il en a une.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Je dois dire aux honorable collègues que j'ai demandé à l'honorable ministre des Transports, et aussi je crois à l'honorable ministre des Douanes, qui devrait s'intéresser vivement à cette mesure...

Le très honorable M. MEIGHEN: Il n'y a pas de ministre des Douanes.

L'honorable M. DANDURAND: Je veux dire le ministre du Revenu national. Je suis bien sûr du ministre des Transports. Je lui ai demandé s'il s'était formé une opinion de la valeur du bill. J'ai constaté qu'il n'était pas encore convaincu que le pays tirerait de grands avantages de l'adoption de cette mesure. Il était enclin à la critique, bien que prêt à étudier le projet de loi.

Mon très honorable ami demandait pourquoi le représentant du Gouvernement au Sénat n'a pas exprimé son opinion de la mesure avant qu'elle n'arrive au quatrième stage, alors que la question de Son Honneur le Président est ainsi conçue: Ce bill sera-t-il adopté? Le Sénat peut alors répondre oui ou non, et je rappellerai aux honorables collègues qu'il y a plus de trente ans, un projet de loi fut rejeté à ce stage sur motion de l'honorable M. Miller. Je n'ai pas exprimé mon opinion du projet de loi, parce qu'à la dernière session, un comité sénatorial étudia un bill semblable, en fit rapport à la Chambre qui le discuta, et nous décidâmes de transmettre le bill aux Communes sans exprimer d'opinion bien arrêtée sur le principe qui y préside.

La proposition d'établir des zones franches de commerce étranger me paraît avoir du mérite. J'apprends que la ville de New-York est sur le point d'établir une zone franche de commerce à un endroit assez rapproché du port actuel. Je sais qu'il en existe déjà une à Gênes, pour y être entré tout droit en auto sans savoir que j'y serais retenu jusqu'à ce que j'aie livré à l'inspection tout mon bagage personnel. On se rappellera que nous avons appris à la dernière session que des zones franches de commerce étranger existent à Hambourg et autres points importants d'Europe.

Lors de la dernière session, le Sénat, dans sa sagesse, décida d'accorder aux Communes l'occasion d'exprimer leur opinion du projet de loi. Je l'ai déjà dit, ce bill-ci est semblable à celui que nous avons examiné l'an dernier. Celui-là fut envoyé aux Communes vers la fin de la session. Ce n'était pas une mesure ministérielle, mais un bill public déposé par un membre particulier de la Chambre, et comme ancien député, mon très honorable ami sait bien qu'un bill de ce genre a peu de chance d'être adopté dans un moment où les mesures ministérielles ont la priorité.

La procédure que nous suivons n'a rien d'inconvenant, et je suis surpris d'entendre dire à l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) qu'il en est quelque peu scandalisé. Le bill semblable qui fut envoyé aux Communes à la dernière session n'y fut pas discuté alors. De fait, je ne crois pas qu'il se soit rendu à la deuxième lecture. Si nous adoptons maintenant ce bill, les Communes auront une fois de plus l'occasion d'exprimer leur opinion de la mesure. Elles le recevront peut-être favorablement. Le bill est une mesure d'autorisation; rien ne peut se faire sans la sanction du Gouvernement. A mon avis, toute la question est plutôt académique, et je n'ai pas examiné les avantages des zones franches de commerce. J'admets n'être pas suffisamment renseigné pour exprimer une opinion décisive sur la question. Hambourg possède une zone franche de commerce étranger, et apparemment, les résultats sont satisfaisants. Il se peut que les conditions dans notre dominion ne justifient pas une entreprise semblable. En tout cas, je n'ai pas d'opinion à exprimer sur la question, et je ne m'oppose pas à ce que le bill soit renvoyé à la Chambre des communes qui en décidera.

L'honorable C. C. BALLANTYNE: Honorables sénateurs, d'accord avec mon très honorable leader, cette question me semble de grande envergure. Elle n'est pas du tout nouvelle. Il y a quelque trente ans, alors que j'étais commissaire du port de Montréal, elle était déjà à l'ordre du jour.

Je me permettrai de recommander à l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) de renvoyer le projet de loi au comité des chemins de fer, télégraphes et havres, plutôt qu'à celui de la banque et du commerce. Les membres de ces deux comités sont à peu près les mêmes. J'aimerais aussi à voir le rapport spécial soumis par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, rapport que je n'ai pas encore eu l'occasion d'étudier, je l'admets à regret.

A mon avis, le bill est de telle importance qu'il faudrait demander à la Fédération des armateurs de Montréal, au Board of Trade, à la Chambre de commerce de Montréal et aux chemins de fer s'ils ont des observations à faire, et je suis sûr qu'ils en auront. Si l'opinion publique à Montréal n'a pas changé depuis quelques années, je doute qu'aucune de ces institutions soient bien favorables au bill. Je suis fermement d'avis que le projet de loi devrait recevoir l'étude sérieuse que comporte l'importance du problème.

L'honorable J. H. RAINVILLE: Honorables sénateurs, je ferai remarquer que la question que nous avons à résoudre, c'est de savoir si le bill sera adopté. Il ne s'agit pas de le renvoyer à un comité.

On se rappellera qu'à la dernière session, cette question des zones franches de commerce étranger fut discutée à fond, et je fis un discours pour appuyer le bill. Je ne répéterai pas les arguments que j'avançais alors en sa faveur. Le bill fut renvoyé au comité des chemins de fer, et nous entendîmes les observations du Board of Trade et de la Chambre de commerce de Montréal, de la Fédération des armateurs et autres institutions. Je me souviens des félicitations que m'adressait l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) ce qu'il avait l'obligeance d'appeler l'excellent témoignage rendu par le major George Washington Stephens, autrefois à la tête du port de Montréal et expert reconnu sur l'administration des ports. Mon honorable ami disait que ce témoignage lui avait été une révélation.

L'honorable M. MURDOCK: D'un côté.

L'honorable M. RAINVILLE: Le comité permanent présenta un rapport sur le bill vers la fin de la dernière session. Le comité dut travailler sans relâche pour faire son rapport. Le bill fut transmis à la Chambre des communes, mais ce n'était pas une mesure ministérielle, et l'approche de la prorogation le fit mettre de côté. Je le disais, nous avons déjà discuté à fond un projet de loi semblable. Je sais que plusieurs membres de la Chambre des communes désirent l'occasion d'étudier cette question peut-être avec plus de soin même que nous. C'est donc avec beaucoup de plaisir que j'appuie la motion pour l'adoption du bill Une fois le bill adopté ici, la Chambre des communes aura l'occasion de s'en occuper.

Son Honneur le PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La question est posée de savoir si le bill sera adopté.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne suis pas prêt à approuver l'adoption de cette mesure. En ce moment, je ne traite pas du tout de ses mérites, mais du caractère de l'étude que nous devrions accorder à un bill de cette conséquence avant d'y mettre notre imprimatur.

Je ne sais si je me rappelle exactement l'historique du sujet. Si je me rappelle bien, il vint pour le première fois devant nous à la dernière session, alors qu'un bill semblable était renvoyé à un comité spécial qui présenta son rapport vers la fin de la session. J'hésite fort, car je n'ai pas une souvenance exacte des faits; en réalité, je dois admettre franchement que je ne les connais pas aussi à fond que je le devrais. En tout cas, le rapport de ce comité ne fut ni discuté ni traité sérieusement par le Sénat. A cette session-ci, un bill de même nature revient devant nous. Naturellement, je m'attendais à une discussion sur la deuxième lecture. Mais jeudi dernier, lors de la motion pour la deuxième lecture, le projet de loi était sur le point d'être adopté sans la moindre observation. Je me levai, ayant l'impression que l'honorable sénateur de Repentigny (l'honorable M. Rainville) désirait porter la parole à ce sujet, et demandai instamment de lui en laisser l'occasion; la troisième lecture fut remise à aujourd'hui. Et voici que la troisième lecture se fait sans aucune discussion des mérites du bill.

Quel qu'ait été le rapport de ce comité à la dernière session, nous ne pouvons certes pas accorder l'approbation du Sénat à une mesure de cette nature sans discuter à fond le rapport et sa portée sur le bill. Comme le disait l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand), il est vrai que le projet de loi, dans un sens, est une mesure d'autorisation qui n'impose aucune obligation impérative au Gouvernement. Je lirai la clause sur laquelle il s'appuie, le paragraphe 1 de l'article 5:

5. (1) Le Gouverneur en conseil pourra, sur une demande faite en conformité de la présente loi par une autorité publique, concéder à ladite autorité, subordonnément aux conditions, restrictions et limitations, quant à la durée ou à d'autres égards, prévues aux termes de la présente loi, le privilège d'établir, d'exploiter et de maintenir, dans tout port douanier de frontière au Canada ou dans son voisinage, une zone franche de commerce étranger telle que décrite en la présente loi.

Il est vrai que même si ce projet de loi est adopté au Sénat et à la Chambre des communes, le Gouvernement n'est pas obligé d'y donner suite.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais dès que le bill est adopté par notre Chambre, les Communes ont le droit de dire: "Le Sénat favorise la mesure, et s'attend que le Gouvernement l'applique". Nous ne pouvons nous justifier par notre désir de voir la Chambre des communes étudier la mesure. Ses membres sont en droit de nous dire: "Pensez-y bien avant de nous l'envoyer." Le bill a pris naissance chez nous et doit recevoir l'étude approfondie qu'exige une mesure de cette conséquence. Le bill n'est pas d'intérêt privé. Il est vrai qu'il est présenté par un simple membre, non par le Gouvernement, mais c'est un bill public d'envergure gigantesque. Il sera peut-être de grand mérite, il en sera peut-être de peu, il sera peut-être dénué tout à fait. Mais nous ne serions pas justes envers nous-mêmes si nous le laissions simplement adopter sans examiner sérieusement le rapport réfléchi de l'un de nos propres comités. Et comme la mesure est d'intérêt public, bien que présentée par un simple membre, l'honorable leader de la droite doit forcément exprime l'attitude du Gouvernement à ce sujet, et il ne déclare pas cette attitude s'il dit que le Sénat, à la dernière session, a été d'avis que le bill devait être renvoyé aux Communes. Si le Sénat croit bon de renvoyer le bill aux Communes, cela signifie qu'il approuve la mesure.

L'honorable M. KING: C'est ce que nous avons fait.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je maintiens que le Sénat ne doit pas renvoyer le bill aux Communes sans l'étudier sérieusement.

L'honorable M. KING: Nous l'avons fait.

Le très honorable M. MEIGHEN: Bien peu; et le rapport n'a pas provoqué de discussion.

L'honorable M. KING: Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: Du comité?

L'honorable M. KING: Je le crois.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne me rappelle aucun débat sur le rapport du comité. Je crois que l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) m'approuvera quand je dis que lorsque le rapport fut soumis à cette Chambre pour étude, il n'y eut aucune discussion.

L'honorable M. KING: Si je me rappelle bien, nous avons eu un débat.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je dis que bien que nous en soyons à la quatrième étape de ce bill, nous pouvons agir à notre guise. Le bill ne peut être adopté sans notre approbation. Je ne crois guère me tromper en disant que nous pouvons proposer un amendement de renvoi. C'est certainement ce que nous devrions faire. Etudions à fond, en cette enceinte, le rapport du comité; discutons-le, et si nous décidons de l'appuyer, fort bien. Je n'ai pas d'opinion arrêtée sur ce bill, mais il me répugnerait de le voir adopter d'une manière à nous attirer le reproche de l'avoir approuvé sans la moindre étude.

L'honorable M. MURDOCK: L'un de mes collègues va maintenant appuyer ma motion. Sauf erreur, la motion dont le Sénat est saisi est...

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas de motion.

L'honorable M. MURDOCK: Si je comprends bien, la motion demande que le bill A soit lu pour la troisième fois.

Des VOIX: Non, non. C'est déjà fait.

L'honorable PRÉSIDENT SUPPLÉANT: J'ai posé la question: "Ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?" et, personne ne s'étant levé, j'ai dit: "Adopté." Puis, j'ai ajouté: "Le bill A, intitulé: Loi permettant l'établissement, l'exploitation et le maintien de zones franches de commerce étranger" a été lu pour la troisième fois, et est prêt à être adopté. Consentez-vous, honorables membres, à son adoption." Puis la discussion a commencé.

L'honorable M. DANDURAND: On me permettra de donner quelques explications au sujet de la procédure. Je ne suis pas absolument sûr que l'idée que je vais émettre soit tout à fait conforme à notre règlement, mais le Sénat peut faire bien des choses de consentement unanime. Nous pouvons, à la demande des honorables membres qui ont respectivement proposé et appuyé la proposition, revenir sur nos pas et abandonner la troisième lecture, de sorte que le bill serait dans le même état où il était au début de la soirée. Je ne pense pas que le Sénat s'oppose particulièrement à cette façon de procéder; aussi je prierai les parrains du bill de suivre mon conseil; sinon, nous devrons nous conformer à l'article 25a du règlement du Sénat, qui est ainsi conçu:

> Aucun sujet de discussion ne doit être amené, ni aucun amendement proposé, qui, en substance, sont les mêmes qu'un sujet de discussion ou un amendement déjà réglé dans l'affrmative ou la négative durant la session en cours, à moins que l'ordre, la résolution ou le vote s'y rapportant n'ait été révoqué.

On peut proposer de révoquer la troisième lecture, mais alors la question devra rester en suspens pendant cinq jours avant que le Sénat puisse l'aborder. Voici ce que dit l'article 25b:

> Un ordre, une résolution ou un autre vote du Sénat peut être révoqué; mais cet ordre, cette résolution ou cet autre vote ne peut être révoqué qu'après un avis de cinq jours et que si les deux tiers au moins des sénateurs présents votent en faveur de cette révocation. Toutefois un seul jour d'avis suffit pour corriger les irrégularités ou erreurs.

On peut proposer maintenant de révoquer la troisième lecture ou donner avis d'une motion de révocation qui sera mise en discussion dans cinq jours. Je crois que c'est la seule proposition régulière qui puisse se faire.

Toutefois, le Sénat a pleinement le droit, si l'accord est unanime, de revenir sur ses pas et de considérer la motion pour la troisième lecture comme n'ayant pas été adoptée.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne veux point prolonger le débat; je m'en remets absolument à la décision du Sénat.

Le très honorable sénateur qui dirige le parti adverse (le très honorable M. Meighen) a dit qu'il ne se rappelait plus ce qui s'était passé. Moi, je me le rappelle fort bien. Ce bill a traîné devant le Sénat pendant plus de deux mois, le comité siégea pendant trois semaines ou plus. C'est simplement un bill d'autorisation. Il est possible que le Gouvernement n'y donne jamais suite. Parmi les bills dont je me suis occupé je n'en ai jamais vu un qui ait suscité tant de discussion et que cette Chambre ait pris tant de temps à voter. Le très honorable sénateur me surprend. Voyant qu'il n'y avait qu'un seul article à l'ordre du jour, je crois qu'il a voulu entamer un débat pour de bon, afin d'occuper le Sénat pendant quelque temps. Je crois aussi qu'il était injuste de sa part de demander l'avis du Gouvernement, car le ministère n'a qu'un seul représentant ici, qui n'est pas le Gouvernement et ne peut pas parler en son nom.

Le très honorable M. MEIGHEN: Certes oui.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien, je retire ce que j'ai dit. S'il peut parler au nom du Gouvernement, qu'est-ce que les quatorze ou quinze autres membres du cabinet ont à dire?

L'honorable M. DANDURAND: Eux aussi parlent au nom du Gouvernement.

L'honorable M. CASGRAIN: Le comité a eu ses séances qui ont été longues et le Gouvernement y était représenté. Il y a envoyé pas moins de trois hauts fonctionnaires. L'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien), en contre-interrogatoire, leur a demandé: "Est-ce là tout ce que vous avez à dire contre le bill? Est-ce votre dernier mot?" ils ont répondu: "Oui". Certains membres du comité étaient enchantés du projet de loi. Aujourd'hui, pour quelque motif que j'ignore, ils ne semblent pas le priser autant. Pourquoi ne pas faciliter la tâche de la Chambre des communes? Nous savons que cette session va être courte; du moins telle est l'intention. Tout cela dépend de l'opposition. Mais pourquoi ne laisserait-on pas ce bill aller à la Chambre des communes, comme les autres, et ne laisserait-on

pas cette Chambre-là en faire ce que bon lui semble? Je crois sincèrement que c'est un bill qui intéresse la Chambre des communes tout autant sinon plus que cette Chambre-ci. J'aimerais que le bill fût transmis, mais je m'en remets à mes honorables collègues.

Si l'on désire examiner de nouveau toute la question, nous le ferons, mais si quelqu'un veut étouffer le bill, pourquoi ne pas le faire tout de suite plutôt que de retarder son envoi à la Chambre des communes jusqu'à se qu'il soit trop tard pour qu'il puisse y être étudié? Je crois comprendre que le Gouvernement a supprimé les jours réservés aux députés et il s'écoulera peut-être des semaines avant qu'il ne soit mis en discussion. L'an dernier le bill est parvenu à l'autre Chambre deux jours seulement avant la prorogation, et les députés qui devaient le proposer et l'appuyer étaient alors à Québec, où on était en pleine crise politique.

Puis je rencontrai, par pur hasard, M. H. H. Stevens. Il me dit "C'est là un excellent bill" et il fit tout ce qu'il put à l'égard de cette mesure. M. Ilsley, ministre du Revenu national déclara "Je ne vois aucune objection à ce bill, mais je n'ai pas eu l'occasion de le lire." Le bill resta donc en suspens.

Je n'ai jamais jusqu'ici sollicité de faveur de cette Chambre, mais je lui demanderais maintenant, comme faveur particulière, de laisser ce bill aller à la Chambre des communes.

L'honorable M. BALLANTYNE: L'honorable sénateur me permettrait-il de lui poser une question? Il est au courant de tout ceci, et il peut me renseigner. Est-ce que la Fédération des armateurs, les chambres de commerce et les compagnies de chemin de fer ont approuvé ce projet de loi?

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne crois pas qu'elles l'aient approuvé. En outre, nous avons à Montréail plusieurs entrepôts de gros où l'on place des marchandises en douane, et les gens qui les exploitent, étant mal renseignés, sans doute, ont cru que cela pourrait faire diminuer leurs recettes. Règle générale, ils sont mus par leur intérêt particulier.

D'autre part, nous avons eu des gens absolument indépendants, comme le major George Washington Stephens, qui étaient en faveur du projet. Il travailla effectivement deux ans à Hambourg, alors que la population de cette ville n'était que d'environ 200,000 âmes. Il se rendit là-bas afin d'étudier la langue allemande. Plus tard, pendant, qu'il occupait le poste de commissaire du port, il y retourna; la population s'était accrue jusqu'à 2 millions d'âmes et elle augmente encore. Lundi dernier, on a ouvert une zone franche à New York. C'est la première qui ait été établie aux Etats-Unis, mais en France il en existe deux, et en Allemagne trois ou quatre, et ce dernier pays a eu des ports libres depuis l'époque de la ligue hanséatique.

Le bill ne peut faire de tort à personne, voilà qui est certain. S'il ne guérit pas nos maux, il ne peut causer aucun dommage; c'est pourquoi je prie le très honorable chef de l'opposition d'en permettre l'adoption. Il sait que je ne lui ai pas ménagé mon appui en maintes occasions.

Quelques honorables SÉNATEURS: Oh! Oh!

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, je dirai que les groupes dont a parlé mon honorable ami d'Alma (l'Honorable M. Ballantyne) n'ont pas eu de représentant devant le comité spécial de l'an dernier, et on ne les a pas invités, que je sache, à y comparaître. En outre, depuis cette époque, on a créé un conseil national des ports qui pourrait avoir certaines opinions sur cette question particulière. Je propose donc, avec l'appui, je crois, de l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) que l'article 25b du règlement soit suspendu et que la motion visant la troisième lecture du bill soit révoquée.

(La motion est adoptée.)

RENVOI AU COMITÉ

AJOURNEMENT DU DÉBAT

L'honorable PRÉSIDENT SUPPLÉANT: Honorables sénateurs, il s'agit maintenant de lire le bill une troisième fois.

L'honorable M. MURDOCK: Je propose, avec l'appui de l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), que ce bill soit renvoyé au comité des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable PRÉSIDENT SUPPLÉANT: La motion est-elle adoptée?

L'honorable M. RAINVILLE: Honorables sénateurs, si cette motion est proposée en vue de l'appel de nouveaux témoins, je dirai que lorsque le comité a siége l'an dernier, ceux dont les noms nous avaient été soumis, furent invités à comparaître, et ils exposèrent leur façon de voir. Maintenant que la troisième lecture a été révoquée, je crois que l'honorable leader du Gouvernement et le très honorable chef de l'opposition consentiraient à ce qu'un jour fut réservé à la discussion du rapport.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

L'honorable M. RAINVILLE: Il faudrait au moins trois semaines pour se livrer de nouveau à l'enquête que le comité a entreprise l'année dernière. Nous avons fait notre possible, et nous avons lieu d'être satisfaits. Pour ma part, je souhaite une occasion de discuter ce rapport.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur ne croit-il pas que l'on doive sonder le Conseil des ports nouvellement créé?

L'honorable M. RAINVILLE: Du tout.

L'honorable M. MURDOCK: Vraiment?

L'honorable M. RAINVILLE: Non, du tout. Nous avons commis une grave erreur en centralisant les commissions de port au Canada, et nous nous en rendrons compte avant longtemps. Cette question des ports libres ne tient aucunement à la centralisation des ports. Il s'agit d'une toute autre affaire. Le port libre ne sera pas assujetti à cet organisme central, il sera régi par des particuliers qui seront patentés par le Gouvernement et qui se chargeront des frais. Je ne vois pas l'utilité de renvoyer le bill à un comité, mais je verrais avec faveur une discussion du rapport qui fut présenté l'année dernière. Je proposerais donc au Sénat, à titre de modification à la motion de l'honorable sénateur de Parkdale, de fixer un jour pour la discussion du rapport présenté l'année dernière.

L'honorable M. MURDOCK: Je ne sais pas si je me suis fait comprendre ou non. Je faisais partie du comité de l'année dernière. A tort ou à raison, je croyais alors, et c'est encore mon avis, que seuls ceux qui favorisaient généralement la proposition furent invités à témoigner devant le comité, et que nous n'avons pas eu l'occasion de connaître le revers de la médaille.

L'honorable M. RAINVILLE: L'honorable sénateur sait fort bien que deux ou trois témoins se sont prononcés contre les ports libres.

L'honorable M. MURDOCK: Mais la prépondérance des témoignages rendus devant le comité spécial, l'année dernière, favorisaient les ports francs. Il est peut-être désirable d'avoir des ports francs, mais je suis d'avis que nous devrions être plus renseignés à ce sujet que nous ne le sommes, à l'heure actuelle. Pour moi, la seule manière d'obtenir d'autres renseignements, c'est de renvoyer le projet de loi au comité des chemins de fer, des télégraphes et havres, où nous pourrons le discuter sous tous ses aspects et où, avec tout le respect que je dois à mon honorable ami (M. Rainville), nous pourrons obtenir le point de vue du conseil des ports nationaux nouvellement créé.

L'honorable THOMAS CANTLEY: Honorables membres du Sénat, cette question a été discutée passablement à fond, l'année dernière et, en l'occurrence, j'ai exposé très librement et assez au long ma manière de voir à cet égard. Pour moi, il est absurde de songer à faire un port franc de Montréal. Vous ne pouvez établir un port franc dans un endroit où l'eau est recouverte de glace pendant quatre ou cinq mois de l'année. A ma connaissance, il n'y a que deux endroits au Canada où il serait possible d'établir un port franc et j'ai nommé Halifax et Vancouver. Qui voudra dépenser $50,000, $60,000 ou $100,000 pour aménager un port franc?

Nous parlons d'Hambourg. Je suis allé à Hambourg et dans deux ou trois autres ports francs d'Europe; j'en devrais donc connaître quelque chose. Il existe dans chaque cas des raisons particulières et des circonstances qui en expliquent le succès plus ou moins grand. Hambourg est le seul port qui ait un succès remarquable, et c'est parce qu'il est le centre maritime d'un vaste territoire environnant qui n'a accès à la mer que par ce port.

L'on crut un temps que d'importantes industries pourraient être attirées dans un port franc, que l'on pourrait y réunir des matières premières et les transformer sous forme de produits que l'on réexpédierait alors en franchise. Mais les ports libres sont un grand désappointement à ce point de vue. L'on a aussi cru que la construction maritime s'y développerait sur une grande échelle. Cette prévision paraît avoir été bien fondée jusqu'à un certain point, car il s'est fait plus de construction de petits navires à ces endroits que de fabrication sous aucune autre forme.

En tenant compte des faits dans le mesure restreinte où j'ai pu les connaître, je n'entrevois pas que ce projet de loi puisse donner des résultats pratiques. Ainsi que je l'ai déjà fait remarquer, un port libre doit être situé de telle sorte qu'il soit ouvert au commerce en toutes saisons. Le Saint-Laurent s'en trouve éliminé par le fait même.

L'honorable B. F. SMITH: Que dites-vous de Saint-Jean?

L'honorable M. CANTLEY: Saint-Jean est fort bien; presque aussi bien que Halifax—pas tout à fait.

L'honorable M. SMITH: Le port ne gèle jamais.

L'honorable M. CANTLEY: Les honorables sénateurs peuvent adopter le projet de loi

s'ils le veulent, mais d'après moi il ne produira jamais de résultats pratiques.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables membres du Sénat, je sais que, sur la question de décider quelle est la meilleure façon de traiter cette mesure, il y a divergence d'opinions entre l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock), dont l'attitude m'inspire beaucoup de sympathie, et l'honorable sénateur qui appuie la motion principale (l'honorable M. Rainville). L'honorable sénateur de Parkdale ne serait-il pas satisfait si nous ajournions le débat à une certaine date, disons cette semaine même, alors que nous pourrions, aidés du rapport du comité spécial de l'an dernier, examiner à fond cette mesure. C'est surtout à cela que je pensais. Je n'aime pas à insister sur un nouveau renvoi à un comité, et cela pour deux raisons. En premier lieu, nous aurions l'air de blâmer le comité qui a déjà examiné cette mesure, et je n'ai aucune raison de le faire. Je n'ai pas le moindre motif de penser que ce comité n'a pas été impartial quand il a entendu les témoignages rendus pour ou contre et qu'il n'a pas accompli honnêtement et fidèlement toute sa tâche. S'il en est ainsi et si nous devons avoir le temps de faire une étude complète du rapport de ce comité, nous ne sommes guère justifiables d'insister pour le renvoi du projet de loi à un autre comité.

Ma deuxième raison, dont le parrain du projet de loi a d'ailleurs parlé, c'est que, bien qu'il s'agisse d'un bill d'intérêt public, c'est un simple membre qui le présente, et il en sera de même dans l'autre Chambre. A moins que nous ne l'adoptions bientôt, il n'aura pas le temps de subir l'examen de l'autre Chambre et il mourra d'inanition. Voilà une chose très importante à considérer. Ne pourrions-nous fixer pour la continuation du débat une date qui conviendrait à tous les honorables sénateurs, disons jeudi prochain? Dans l'intervalle, nous pourrions examiner à fond le rapport du comité de l'an dernier. J'ai en vain essayé de mettre la main sur un exemplaire des Débats du Sénat de 1936, dans le but d'établir clairement, comme je le crois, que ce rapport n'a jamais été examiné par le Sénat. Je ne crois pas que nous ayons examiné cette mesure à la lumière du rapport du comité. Le fait de constater que je me trompe pourrait modifier mon jugement. Je ne puis me rappeler ce que renfermait le rapport du comité, ni quels en étaient les vœux. Je suis convaincu que si nous avions discuté ce rapport alors que je me trouvais ici, je me souviendrais de la portée des vœux du comité. Je suis d'avis que l'on devrait me permettre de proposer le renvoi de la suite de la discussion,

si le leader du Gouvernement veut bien y consentir, avec l'entente que nous la reprendrons jeudi. Dans l'intervalle les honorables Sénateurs auront suffisamment de temps pour étudier le rapport du comité et le projet de loi qui y donne suite.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'y ai aucune objection. Mais je voudrais être bien certain que le rapport renferme le texte sténographié des témoignages qui ont été rendus devant le comité et que nous pourrons en obtenir des exemplaires pour les distribuer aux honorables Sénateurs.

L'honorable M. RAINVILLE: Il a déjà été distribué.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il est bon de faire observer, honorables Sénateurs, que nous ne devrions pas étudier cette question à la légère tout simplement parce qu'il s'agit d'une mesure d'autorisation. Nous devrions la discuter avec tout le soin que nous accordons aux autres mesures d'importance considérable qui comportent la modification de la politique de l'Etat. Les projets de lois qui autorisaient la construction du Grand-Tronc-Pacifique et du Transcontinental étaient des mesures d'autorisation, comme l'était aussi le projet de loi autorisant la construction du chemin de fer Pacifique-Canadien. Dans ce cas le Gouvernement n'a pas dit qu'il se désintéressait de l'adoption de ces mesures simplement parce qu'elles n'étaient que des mesures d'autorisation.

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, je désirerais savoir si les témoignages entendus au comité ont été publiés dans le rapport?

L'honorable M. CASGRAIN: Oui, ils ont été imprimés au complet.

L'honorable M. DANDURAND: Le greffier de la Chambre m'a appris qu'on en avait imprimé 500 exemplaires et qu'il y en avait assez pour en distribuer aux honorables sénateurs.

L'honorable M. MURDOCK: Mon opinion peut être bonne ou mauvaise et ne rien valoir, mais je pense que règle générale on n'a présenté qu'un côté de la question au comité. Si cette opinion est fondée, ne serions-nous pas justifiés d'entendre des représentants autorisés de ceux qui s'intéressent aux ports sur l'autre aspect de la question.

(Sur la motion du très honorable M. Meighen le débat est ajourné à jeudi prochain.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Mercredi 10 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

PREMIÈRE LECTURE

Bill C, loi concernant la Central Finance Corporation et changeant son nom en celui de "Household Finance Corporation".—L'honorable M. Little.

Bill D, loi constituant en corporation la Federal Fire Insurance Company of Canada.—L'honorable M. Little.

Bill E, loi constituant en corporation la Wellington Fire Insurance Company.—L'honorable M. Little.

Bill F, loi constituant en corporation la Gore District Mutual Fire Insurance Company.—L'honorable M. Lynch-Staunton.

Bill G, loi constituant en corporation la Sterling Insurance Company of Canada.—L'honorable M. Moraud.

Bill H, loi concernant La Compagnie des Prêts et Finance Industrielle.—L'honorable M. Moraud.

MOTION POUR DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. MORAUD: Avec la permission du Sénat, je propose que le bill (G) soit maintenant lu pour la deuxième fois.

L'honorable M. MURDOCK: Voyons le bill, s'il vous plaît.

L'honorable M. MORAUD: Très bien, alors, vendredi.

(La motion pour la deuxième lecture est inscrite à l'Ordre du jour pour vendredi prochain.)

BILL MODIFIANT LA LOI DE LA CANADIAN RED CROSS SOCIETY

PREMIÈRE LECTURE

Bill 14, loi modifiant la Loi de la Canadian Red Cross Society.—L'honorable M. Dandurand.

BILL SUR LES PORTS ET JETÉES DE L'ÉTAT

PREMIÈRE LECTURE

Bill (9), loi modifiant la Loi des ports et jetées de l'État.—L'honorable M. Dandurand.

CONSERVATION DES LÉGUMES ET FRUITS—CONGÉLATION

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. SAUVÉ demande au Gouvernement:

Si le Gouvernement possède des renseignements assez précis sur le résultat de la congélation des légumes et des fruits au Canada et si oui, a-t-il des bulletins à la disposition du public pour fins d'éducation et d'encouragement;

Quels sont les fruits et les légimes qui d'après ces rapports ont été soumis avec succès ou avec insuccès aux procédés de congélation;

Le gouvernement a-t-il assez de renseignements satisfaisants pour recommander cette nouvelle industrie de la congélation des légumes et des fruits?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai ici la réponse aux questions posées par l'honorable sénateur:

1. Oui.

2. On a réussi à congeler avec succès et à répandre dans le commerce les fruits et les légumes suivants: les fraises, les framboises, les cerises, les bluets, les pêches, les asperges, les épinards, le maïs en épis, les pois, les haricots (une variété), et la rhubarbe. On n'a pas encore essayé tous les légumes. Toutefois, la congélation des tomates n'est pas satisfaisante.

3. Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: La réponse à la première partie s'applique-t-elle aux deux questions? Si oui, quel est le titre de la publication?

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai remarquer au ministère que la réponse à la première partie de la question est incomplète.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER

Sur la motion d'ajournement.

L'honorable M. DANDURAND: Je rappellerai à ses membres que le comité des chemins de fer siégera immédiatement après cette séance. Je le fais pour dissiper les doutes de ceux qui sont souvent en peine des travaux du Sénat, et pourraient trouver nos séances un peu courtes. Ils ignorent peut-être que nous ajournons pour nous consacrer aux importantes délibérations de nos comités permanents.

(Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Jeudi 11 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

CONSERVATION DES LÉGUMES ET FRUITS—CONGÉLATION

RÉPONSE À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, on m'a fait remarquer que le premier paragraphe de la question posée hier par l'honorable sénateur de Rigaud (l'honorable M. Sauvé) comportait deux parties, et n'a pas reçu de réponse adéquate. J'apprends que le mot "Oui" répond aux deux questions posées par le premier paragraphe.

Le très honorable M. MEIGHEN: Alors, quel est le titre de la publication?

L'honorable M. DANDURAND: Cette question n'a pas été posée.

Le très honorable M. GRAHAM: Elle n'a peut-être pas de titre.

BILL DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE

TROISIÈME LECTURE

Bill 8, Loi modifiant la Loi de l'industrie laitière.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DES ZONES FRANCHES DE COMMERCE ÉTRANGER

RENVOI AU COMITÉ

A l'appel de l'ordre:

Reprise du débat ajourné sur la motion de l'honorable sénateur Casgrain, pour la troisième lecture du bill A, intitulé: "Loi permettant l'établissement, l'exploitation et le maintien de zones franches de commerce étranger, et sur l'amendement de l'honorable sénateur Murdock." —(Le très honorable sénateur Meighen).

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN: Honorables sénateurs, pour la deuxième fois, j'ai l'honneur de proposer, appuyé par l'honorable sénateur de Repentigny (l'honorable M. Rainville), la troisième lecture de ce bill. Je me suis donné beaucoup de peine pour m'assurér...

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, je soulève une question de règlement. La Chambre est saisie d'une motion, je crois.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) a raison. La Chambre est saisie d'une motion proposée comme amendement par l'honorable sénateur, et le débat fut ajourné par le très honorable collègue de St. Mary's (le très honorable M. Meighen).

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'interprétais la situation autrement: une motion rescindant la troisième lecture a été adoptée, obligeant le parrain du bill à proposer de nouveau la troisième lecture. Avant cette annulation, j'avais proposé l'adjournement du débat, qui était alors à sa quatrième étape, au moment de décider de l'adoption du bill. Après l'adoption de la motion de l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock), rescindant la troisième lecture antérieure, je n'ai pas proposé l'ajournement du débat sur la question de la troisième lecture.

Toutefois, je ne me propose pas de discuter la mesure. Je désirais que le Sénat et moi-même eussions l'occasion d'examiner à fond le rapport du comité spécial de la dernière session sur un bill semblable à celui dont nous sommes présentement saisis. On se rappellera que mardi soir, je disais à la Chambre qu'à ma souvenance, la mesure n'avait pas été discutée à la lumière de ce rapport, et qu'il n'avait même jamais été discuté par nous. Je parlais sous réserve, mais je vois que j'avais raison. Il est vrai que le comité fit son rapport, mais assez tard, et ce rapport ne fut jamais l'objet de discussion parmi nous. Plus tard, lorsque nous en fûmes au moment de la troisième lecture, d'accord avec d'autres membres du Sénat, je l'acceptai. De fait, le rapport a été déposé si tard dans la session que nous ne pouvions guère retarder notre décision ici, si nous désirions que l'autre Chambre étudiât le bill. Mais cette année, la session est relativement peu avancée. J'étais d'avis, et le suis encore, que nous ne devrions prendre de décision qu'après un examen aussi approfondi que possible de la preuve entendue et du rapport du comité. J'ai lu trois témoignages, y compris celui de M. Stephens, mais les faits saillants m'ont plutôt déçu. D'après moi, les témoins n'ont nullement essayé d'envisager la question d'après les circonstances au Canada, mais se sont contentés de relater ce qui se passe en Allemagne et dans les autres pays où les zones franches ont incontestablement eu du succès. Les témoignages n'établissent de preuve ni pour ni contre la mesure. Je serais heureux d'entendre de nouveau les parrains du bill, ou d'autres qui auront réfléchi à la question depuis la dernière session, après avoir étudié le rapport à fond. Lorsque nous aurons entendu leurs opinions, et leurs critiques des témoignages et du rapport, nous serons mieux placés pour décider notre ligne de conduite d'une manière intelligente.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, je cours le risque de passer pour peu chic en soulevent maintenant des questions qui, à mon sens, s'imposent. On remarquera que le compte rendu des délibérations de l'an dernier relatif aux zones franches indique que le comité fut ajourné du 6 au 9 juin. De fait, l'ajournement eut lieu le 6. Rien ne fait croire que les membres se réunirent de nouveau. Ils le firent, mais il ne se prit pas de

notes sténographiques de la séance. J'étais présent comme membre, et quelle ne fut pas ma surprise de voir un rapport prêt à être déposé. Nous le savons, il fut adopté, comme on l'a dit et avec raison parce que nous approchions alors de la fin de la session.

Le témoignage de M. Stephens me remplit d'enthousiasme. Il semblait plausible, mais, me disais-je, surtout après avoir entendu dire à l'un des autres témoins, comme on le verra à la page 21 de la preuve, que des télégrammes de protestation avaient été reçus de Vancouver, Windsor, Toronto, Hamilton, Québec, Montréal, Saint-Jean et Halifax, au sujet du projet de loi, ne vaudrait-il pas mieux entendre l'autre partie? J'en conclus que nous devrions entendre des représentants responsables des chambres de commerce de chacune de ces grandes villes, et grande fut ma surprise devant la hâte avec laquelle l'affaire fut expédiée et le rapport présenté au Sénat.

Nous voici saisis du même bill auquel, lors de la dernière session, nous faisions les première, deuxième et troisième lectures sans aucune discussion.

Je suis loin d'être parfaitement renseigné sur les zones franches de commerce étranger, et, dans les circonstances, j'ai droit, je crois, de savoir pourquoi les chambres de commerce que j'ai mentionnées s'opposent à cette mesure. J'ai également droit de connaître le point de vue du Conseil des ports nationaux, qui est en fonction depuis que nous avons discuté ce bill à la session dernière. Voilà pourquoi j'ai proposé, mardi dernier, appuyé par l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), que tous les mots de la motion après le mot "maintenant" soient omis et remplacés par les suivants: "renvoyé au comité permanent de la banque et du commerce." A la suite d'une certaine discussion à cette occasion, j'ai convenu volontiers que la mesure devait être renvoyée au comité des chemins de fer, télégraphes et ports. Mais, sans contredit, quelque comité devrait entendre toute objection que l'on pourrait soulever contre les pressantes recommandations de M. Stephens, faites, je crois, comme résultat de connaissances complètes et d'études approfondies.

Le Sénat aurait tort d'envoyer à l'autre Chambre un bill de cette importance, concernant une question absolument nouvelle, sans en avoir envisagé les deux côtés, et je ferai respectueusement observer que le comité spécial du Sénat n'en a examiné qu'un seul l'an dernier.

L'honorable J. H. KING: Honorables sénateurs, je ne désire pas prolonger cette discussion. L'autre soir, quand le très honorable leader de la gauche (le très honorable M. Meighen) a dit que cette question n'avait pas été débattue. . .

Le très honorable M. MEIGHEN: Le rapport.

L'honorable M. KING: Oui le rapport... j'avais l'impression qu'une discussion avait eu lieu. Mais, après m'être renseigné, je constate qu'il avait raison. Le rapport fut adopté, et le bill lu pour la troisième fois sans beaucoup de discussions, mais la nomination du comité fut précédée d'un très sérieux et long débat. Le comité a tenu plusieurs séances et offert l'occasion aux gens intéressés de se faire entendre. Parmi eux je mentionnerai le major Stephens, tenu pour une autorité en matière de ports. Dans sa jeunesse, en 1888, il avait vécu à Hambourg, où il se renseigna, et une vingtaine d'années plus tard, étant devenu président du port de Montréal, il retourna à Hambourg, où il fit de nouvelles recherches et vit de ses yeux l'amélioration de ce port, ainsi que de ses avantages pour ceux qui l'utilisaient. Ses paroles étaient très convaincantes. De même que l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) je ne connaissais pas grand'chose des zones franches, mais le major Stephens a créé une vive impression sur nous tous. Puis la Fédération des armateurs s'est présentée devant nous, par l'intermédiare de M. . .

L'honorable M. BALLANTYNE: M. MacCallum.

L'honorable M. KING: Oui. Le témoignage de M. MacCallum—il est assez sommaire—indique que, en vertu de nos règlements de douanes actuels, grâce à nos privilèges d'entreposage, nous avions très bien fait face à la situation. Il a dit que les gens qu'il représentait ne voyaient guère la nécessité de zones franches au Canada. De plus, il y a le témoignage de M. Clarke, secrétaire de la Chambre canadienne de commerce, laquelle représente les Boards of Trade du Canada. Son témoignage montre que cet organisme est assez satisfait de la situation générale des douanes au pays et n'est pas disposé à favoriser des zones franches. L'enquête a dévoilé que la question des zones franches a été étudiée durant plusieurs années aux Etats-Unis. On a fait des observations de temps à autre au congrès, mais chaque fois que ce sujet a été porté à son attention, les manufacturiers américains ont prétendu que les zones franches nuiraient sérieusement à leurs intérêts. On a dit également au comité que l'an dernier, vu des conditions qui avaient surgi dans le port de New-York, le gouvernement avait décidé d'adopter un bill autorisant les zones franches, et qu'il en avait été établi une dans ce port.

J'approuve la motion demandant que cette question soit examinée plus à fond, et je pense qu'elle pourrait être renvoyée à un comité permanent de cette Chambre. Etant donné le travail dont est chargé le comité des chemins de fer, je suggère, si l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) le veut bien, que ce projet de loi soit renvoyé au comité de la banque et du commerce, où nous pourrons mieux nous renseigner sur les progrès du port de New-York. Cette question ne peut facilement être laissée de côté. Nous savons qu'en Allemagne, en Hollande, et divers autres pays européens, il y a eu des zones franches. Quelques-unes des zones franches ont réussi, alors que d'autres ont failli. Apparemment, il peut être avantageux d'établir des zones franches dans un pays où les marchandises peuvent être rassemblées et transbordées. Ce sujet mérite d'être examiné, et j'approuve volontiers la suggestion qu'il soit soumis à un comité spécial, ou à un comité général de cette Chambre, pour plus ample étude.

L'honorable M. MURDOCK: Je veux bien laisser à la Chambre le choix du comité auquel le bill sera renvoyé. Je serai satisfait du comité de la banque et du commerce. Il peut obtenir les renseignements.

L'amendement de l'honorable M. Murdock est adopté, et le projet de loi est renvoyé au comité permanent de la banque et du commerce.

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, présente les bills suivants, qui sont lus pour la 1re fois:

Bill I, loi pour faire droit à Joseph Neilson Blacklock.

Bill J, loi pour faire droit à Francis Hector Walker.

Bill K, loi pour faire droit à William Edward Connor.

Bill L, loi pour faire droit à Annie Nemchek Cohen.

Bill M, loi pour faire droit à James Gordon Ross.

Bill N, loi pour faire droit à Florence Anna Iverson Salberg .

BILL DES TRANSPORTS

SÉANCES DU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je croyais que le comité des chemins de fer, des télégraphes et des ports serait convoqué demain pour continuer son examen du bill des transports, mais les témoins que l'on devait entendre nous ont priés de n'être entendus que la semaine prochaine. Le comité ne siègera donc pas demain. Par conséquent, je propose que lorsque le Sénat s'ajournera cet après-midi il reste ajourné jusqu'à lundi prochain, à huit heures du soir.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne au lundi, 15 février, à huit heures du soir.

SÉNAT

Lundi 15 février 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

INDUSTRIE DE LA BETTERAVE À SUCRE

RÉPONSE

L'honorable M. SAUVÉ demande au Gouvernement:

1. Le gouvernement possède-t-il des renseignements précis sur l'industrie de la betterave à sucre au Canada; si oui quel est le progrès de cette industrie depuis sa fondation?
2. Quelle était la valeur de sa production en 1911 et quelle était-elle en 1936?
3. Les compétences du ministère de l'Agriture recommandent-elles cette industrie dans les régions canadiennes où le sol est apte à la culture de cette plante racine?

L'honorable M. DANDURAND: J'aimerais que cette question soit transformée en ordre de dépôt de document, et je ferai le dépôt séance tenante.

(La demande de renseignements est transformée en ordre de dépôt de document.)

IMPORTATION DE GRAIN AU CANADA

ORDRE DE DÉPÔT DE DOCUMENT

L'honorable M. DUFF demande au Gouvernement:

Que soit émis un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant:

1. De quel pays a-t-il été importé du grain au Canada?
2. Quelle quantité de grain a été importée au Canada, en l'année civile 1936?
3. A quels ports canadiens cette denrée a-t-elle été déclarée en ladite année, et quelle quantité a été déclarée à chaque port?
4. Quels sont les droits du Tarif douanier canadien pour la valeur imposable sur le grain importé au Canada par les fabricants de farine de grain et d'autres produits du grain?
5. Quels sont les droits du Tarif douanier canadien pour la valeur imposable sur le grain importé au Canada par les cultivateurs et par les éleveurs d'animaux de ferme, volaille, etc.?
6. Quelle quantité de grain les fabricants, cultivateurs et autres ont-ils importée au Canada, en l'année civile 1936?

7. Le droit douanier sur le grain a-t-il été remis, en tout ou en partie, pendant l'année civile 1936?
8. S'il a été remis, en vertu de quelle autorité cette remise de droit a-t-elle été faite?
9. Quelle est la date de cette remise?
10. Le droit a-t-il été réimposé? A quelle date?
11. Quelle quantité de grain a été importée durant la période de remise, et quelle quantité à chaque port d'entrée?
12. Quelle quantité du grain importé durant la période de remise a été transformée en farine de grain durant ladite période?
13. Quelle quantité de grain ont, durant ladite période, importée les cultivateurs et les éleveurs d'animaux de ferme, volaille, etc.?
14. Le prix du grain et de la farine de grain est-il resté stable pour le consommateur, ou a-t-il fluctué durant la période de remise du droit, par rapport au prix avant la remise et après la réimposition du droit?
15. Quelle quantité du grain importé durant la période de remise du droit les importateurs, fabricants et autres détiennent-ils encore, à la présente date?
16. Le droit sur le grain est-il réglé d'après les "Conventions d'Ottawa"?
17. S'il est ainsi réglé, d'après quelle clause ou quelles clauses, de ces Conventions?
18. Le gouvernement a-t-il reçu des plaintes, ou des renseignements, à l'effet que du grain importé durant la période de remise de droit était détenu, ou accumulé, afin d'exiger du consommateur un prix plus élevé?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas la réponse à la question de l'honorable collègue, et désire que cette demande de renseignements soit transformée en ordre de dépôt de document.

(La question est transformée en ordre de dépôt de document.)

BILL DES PORTS ET JETÉES DE L'ÉTAT

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 9, Loi modifiant la Loi des ports et jetées de l'Etat. —Honorables sénateurs, ce bill a pour but de modifier la Loi des ports et jetées de l'Etat, laquelle réglemente l'administration de tous les ports non gérés par commission, et comprend quelque neuf cent cinquante petits quais dans le pays, la plupart construits par le ministère des Travaux publics et plus tard placés sous l'autorité du ministère des Transports. Ces quais sont d'ordinaire exploités et gérés par un gardien, qui s'occupe de la réception des marchandises, voit au besoin de l'éclairage, ainsi de suite.

Plusieurs petits endroits trouvent fort difficile de se procurer des gardiens de quai. Ces gardiens sont payés à même les droits perçus pour la manutention des marchandises, et ils sont censés, en vertu de la loi de la vérification, remettre au Trésor les sommes qu'ils perçoivent. Mais en pratique, on agit autrement. Depuis 1930 ou 1931, on a permis aux gardiens de quai de retenir par devers eux les frais encourus pour l'exploitation des quais en même temps que leurs propres rétributions. Comme la chose est une violation de la loi, le bill propose de régulariser la pratique actuelle.

On verra que le ministre se charge de choisir les gardiens de quai et autres aides au besoin. Le gouverneur en conseil faisait autrefois les nominations, mais c'est en 1918, je crois, que ce devoir fut délégué à la Commission du service civil. En 1922, la Commission s'étant aperçue qu'elle n'obtenait même pas de réponse de ceux à qui elle demandait de servir de gardiens de quai, recommanda de remettre cette tâche au ministre. C'est la raison de l'amendement qui vise à conférer cette autorité au ministre. Comme il l'a dit ailleurs, il ne s'occupe guère de ces choses lui-même, puisque le ministère a un fonctionnaire chargé d'aller ici et là à la recherche d'hommes de bonne volonté susceptibles d'accepter ces positions.

Celui qui accepte a des devoirs à remplir, mais il n'est pas grassement payé. Je le disais, la rémunération provient des droits. On se plaint qu'un certain endroit a un quai avec un gardien qui perçoit des droits, tandis qu'un autre quai à quelques milles de distance n'a pas de gardien, et donc qu'on n'y perçoit aucun droit. C'est là une situation qui confronte tous les gouvernements qui ne peuvent guère s'y dérober. Pas de gardien si l'on ne peut trouver personne qui consente à l'être. On demandera peut-être pourquoi le gouvernement ne paie pas un salaire à ceux qui sont nommés à ce poste. Le montant des salaires, dans ce cas, dépasserait de beaucoup le total des recettes perçues à ces petits quais.

Dans plusieurs endroits, le gardien fait un travail important, car il reçoit les marchandises dont il est responsable. Il peut être obligé d'entreposer ces marchandises jusqu'à l'arrivée du propriétaire. Lorsque ce dernier veut entrer en possession, le gardien, qui habite peut-être à un demi-mille ou plus du quai, est obligé de venir les livrer, et pour tout cela, il aura droit à 5c. ou 10c. Il faut donc qu'un homme aime à rendre service pour accepter une telle charge.

Les amendements sont de peu d'importance. J'ai esquissé les principaux. Au comité général, je répondrai à toutes les questions sur l'exécution de la présente loi et sur les détails du bill.

L'honorable M. McMEANS: J'avais espéré que l'honorable leader expliquerait le bill, mais ce qu'il vient de dire n'a servi qu'à m'embrouiller. Avec tout le respect que je lui dois, je dirai qu'il ne comprend pas les amendements. Il les a confondus avec la Loi du

service civil et plusieurs autres sujets. Le bill s'intitule "Loi modifiant la Loi des ports et jetées de l'Etat", mais l'honorable collègue n'a nullement éclairci l'objet de la mesure. Je ne prends pas la parole pour m'opposer au bill, mais pour demander à l'honorable leader du Gouvernement de faire une déclaration plus succincte et qui explique mieux la véritable raison du bill. L'explication que nous avons entendue confond le bill avec la loi du service civil et autres sujets.

L'honorable M. DANDURAND: Non. J'ai dit qu'avant 1918, ces gardiens de quai étaient nommés par le Gouverneur en conseil, et que de 1918 à 1922, la Commission du service civil avait été chargée de faire ces nominations. En 1922, au moyen d'un règlement quelconque, la Commission remit cette autorité au ministre. C'est-à-dire que la Commission se déchargea du pouvoir de nommer les gardiens de quai pour le déléguer au ministre. Voilà pourquoi, en vertu de ces amendements, le ministre continuera de faire ces nominations. Mais la rémunération ou table de droits, restera la prérogative du Gouverneur en conseil. L'explication que j'ai donnée me semble pourtant bien appropriée au bill. Elle montre la raison de l'amendement autorisant le ministre à nommer les gardiens de quai et leurs aides. Cet amendement sanctionne simplement une coutume qui a suivi une décision de la Commission du service civil en 1922.

Je n'ai pas pris la peine de faire remarquer que le premier article du bill remplace le ministre de la Marine et des Pêcheries par le ministre des Transports .

L'article 3 de la présente loi est ainsi libellé:

La présente loi ne s'applique pas aux ports de Toronto, de Québec, de Montréal, d'Halifax, de Pictou ou de Saint-Jean, N.-B., ni à aucun port placé sous le contrôle de commissaires nommés en vertu de quelque loi du Parlement du Canada.

Pour rendre cette exception plus générale et plus claire, on le remplace par ce qui suit:

La présente loi ne s'applique à aucun port placé sous l'administration, la gestion et le contrôle du Conseil des ports nationaux ou de commissaires nommés en vertu de quelque loi du Parlement du Canada.

J'ai déjà traité de l'article 3 du bill qui pourvoit à la nomination de fonctionnaires et d'employés, et j'ai montré que si le ministre a l'autorité de nommer "les fonctionnaires, employés ou journaliers qu'il juge utiles", il le doit à un amendement résultant d'un règlement de la Commission du service civil.

L'honorable M. McMEANS: L'autorité pour faire les nominations appartient-elle maintenant à la Commission du service civil ou au ministre?

L'hon. M. McMEANS.

L'honorable M. DANDURAND: Au ministre. Il devra faire la chasse à l'homme pour en trouver qui accepteront d'être gardiens de quai, puisque la Commission du service civil n'y réussit pas. Dans bien des cas, personne ne veut accepter. Voilà pourquoi quelque deux cents quais sont sans gardiens.

Le très honorable M. GRAHAM: La pratique existe depuis des années.

L'honorable M. DANDURAND: Les autres articles sont purement techniques, et je pourrai les expliquer au comité.

L'honorable M. McMEANS: Je suis forcé d'admettre mon ignorance de l'objet du bill, et que je suis incapable de saisir les explications de l'honorable collègue. Si je comprends, le bill enlève à la Commission du service civil le pouvoir de faire certaines nominations, et le remet au Gouvernement. Ai-je tort?

L'honorable M. MURDOCK: Oui. Jusqu'à 1918, le Gouverneur en conseil nommait tous ces gardiens de quai. A cette date, la Commission du service civil fut autorisée à les nommer, et continua jusqu'en 1922, alors qu'il lui devint impossible de trouver des candidats, ce qui la força à demander au ministre de faire les nominations. Cet état de choses prévaut depuis 1922.

L'honorable M. McMEANS: De sorte que ce bill enlève certaine autorité à la Commission du service civil, et de fait, confère au ministre le pouvoir d'exercer certain favoritisme. Je ne comprends guère le bill des ports et jetées, mais je saisis bien qu'à l'avenir, le ministre, et non la Commission du service civil fera les nominations. Ce que j'en retiens, c'est que le Gouvernement nommera des amis politiques à ces emplois.

L'honorable M. BUCHANAN: Pourquoi pas?

L'honorable M. HUGHES: La Commission du service civil refuse de faire les nominations.

L'honorable M. McMEANS: Cela n'a aucune importance. Je ne comprends pas le bill, mais si je saisis l'explication de l'honorable leader du Gouvernement, le changement se fait pour les fins que j'ai indiquées. Et cela me déplaît.

L'honorable M. DANDURAND: C'est justement parce que je prévoyais cette idée de mon honorable ami que j'ai donné l'explication.

L'honorable M. McMEANS: L'explication n'était pas très claire.

L'honorable C. C. BALLANTYNE: Honorables sénateurs, je crois que le nouvel article

accordera plus de latitude au ministre que celui qui se trouve abrogé. L'article 6 actuel, à abroger, est ainsi libellé:

Le gouverneur en son conseil peut nommer ou désigner les fonctionnaires ou les employés qu'il juge nécessaires. Ils doivent avoir, sous les ordres du ministre, la charge des travaux par la présente loi placés sous le contrôle et la gestion du ministre, et ils doivent percevoir les droits et péages exigibles à leur égard.

Mais l'article à substituer confère au ministre le pouvoir de nommer "les fonctionnaires, commis, employés ou journaliers" qui rempliront des devoirs relatifs à l'exploitation, la gestion de quais et percevront les droits et péages, et porteront certains frais à la charge de ces droits et péages. Tout cela est certes bien obscur, et je partage l'avis de mon honorable ami de Winnipeg: nous avons besoin d'éclaircissements. L'amendement ne traite pas seulement de la nomination de gardiens de quai, la Chambre remarquera que le ministre aura l'autorité de nommer "les fonctionnaires, commis, employés ou journaliers qu'il juge utiles". Nul ne sait combien on en nommerait dans certains temps d'urgence, à la veille d'élections générales, par exemple. C'est un risque à courir. Ce que je demanderai surtout à l'honorable leader du Gouvernement, c'est de nous donner une idée de la rémunération que l'on paiera au personnel que le ministre désire nommer. Je voudrais aussi savoir si l'on fixera une limite à la rémunération payable à ces gardiens de quai, commis, ainsi de suite, et aux frais qu'ils peuvent demander. L'honorable sénateur peut-il nous dire sur quelle base ils seront payés, et quelle latitude leur sera accordée quant à leurs frais?

L'honorable M. DANDURAND: J'appellerai l'attention de mon honorable ami sur la loi actuelle qu'il vient de lire, et lui demanderai de se rappeler que l'article modifié porte "ministre" au lieu de "gouverneur en conseil" comme dans la loi.

L'honorable M. BALLANTYNE: C'était d'abord le ministre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a été membre du cabinet, et il admet que c'est le ministre qui présente sa motion au conseil. Je doute qu'un membre du conseil intervienne pour modifier une motion s'appliquant à de tels cas.

Le très honorable M. GRAHAM: Il n'y connaîtrait rien.

L'honorable M. DANDURAND: En effet. L'article 6 de la loi originale édicte ce qui suit:

Le gouverneur en son conseil peut nommer ou désigner les fonctionnaires ou les employés qu'il juge nécessaires. Ils doivent avoir, sous les ordres du ministre, la charge des travaux par la présente loi placés sous le contrôle et la gestion du ministre, et ils doivent percevoir les droits et péages exigibles à leur égard.

A ceux qui ne savent pas ce que comprend ce bill, la latitude accordée au ministre peut sembler considérable. Pour ma propre édification, j'ai lu le débat sur ce bill devant l'autre Chambre, et constate que l'amendement intéresse surtout les gardiens de quai. Pendant qu'il était ministre de la Marine, mon honorable ami était chargé de l'exécution de cette loi, et il me demande cependant de la lui expliquer. Certains ports ont des revenus qui varient de $1,000 à $10,000, et celui de Sorel se monte à $15,000. Ces ports ont d'autres employés que les gardiens, qui sont déjà sujets à la loi. J'obtiendrai pour mon honorable ami des renseignements complets quant aux recettes et aux frais. J'ai devant moi un tableau de droits, à partir de 1c. jusqu'à 30 ou 40c., que les gardiens perçoivent et sur lesquels ils retiennent une certaine commission. Nous pourrons fournir au comité des renseignements détaillés.

L'honorable M. BALLANTYNE: Pendant mon terme d'office comme ministre de la Marine, les gardiens de quai relevaient de la commission du service civil. Nous n'étions plus au pouvoir en 1921 et 1922. Ce bill sera mis à l'étude au comité, sans doute?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. BALLANTYNE: Si les revenus de Sorel se chiffrent à $15,000 par saison, d'après quelle base paiera-t-on le personnel? Il est facile de comprendre que s'il faut les services de cinq commis, et si le ministre recevait de ses partisans zélés des renseignements erronés, on pourrait facilement nommer le double de ce nombre.

L'honorable M. CASGRAIN: J'aimerais à poser une question au leader intérimaire de l'opposition. Au cours des quatre ou cinq ans de son terme d'office comme ministre de la Marine, a-t-on nommé bien des gardiens de quai dans la ville de Winnipeg? Je me demande s'il avait beaucoup de difficultés avec les gardiens des quais des rivières Rouge et Assiniboine.

L'honorable M. McMEANS: Lors de l'adoption du bill préalable, le Gouvernement destituait tous les commissaires de ports. Si je comprends bien, et j'accepte qu'on me reprenne, on choisissait d'ordinaire les commissaires dans le voisinage des ports. Ma province n'a pas de nombreux ports, bien qu'elle en ait un sur la rivière Rouge et un autre à Churchill.

Dois-je comprendre que l'honorable sénateur dit que le Gouvernement a le droit d'exer-

cer le favoritisme relativement à tous les ports, mais avait oublié d'inclure au premier bill celui de la rivière Rouge et d'autres où des nominations pourraient devenir nécessaires? Voici apparemment aujourd'hui l'attitude du Gouvernement: Lors de la rédaction de notre bill, certains ports furent oubliés, et nous désirons le modifier pour y obtenir le droit d'exercer le favoritisme.

L'honorable M. DANDURAND: Ce sont probablement les 950 petits ports qui intéressent le plus mon honorable ami.

L'honorable M. McMEANS: Je veux faire bien comprendre à mon honorable ami que le favoritisme devient une plaie au pays, et je l'avertis que si le bill se propose de la propager, je ne l'appuierai pas.

L'honorable M. DANDURAND: Laissez-moi répéter ce que j'ai déjà dit à mon honorable ami, savoir que, en vertu de la loi, le Gouverneur en conseil est investi du favoritisme auquel il s'oppose. Le seul changement visé par ce bill consiste en la nomination des gardiens de quais directement par le ministre.

L'honorable M. McMEANS: Sauf erreur, le bill a pour objet de modifier la loi afin que le favoritisme comprenne quelques autres petits ports.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne semble pas comprendre que, sous un régime qu'il préférait peut-être à celui d'aujourd'hui, on pouvait difficilement trouver deux ou trois cents gardiens de quais. On ne pouvait se les procurer. Cependant, mon honorable ami s'indigne de peur que le favoritisme ne soit exercé par le ministre.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur doit savoir que s'il fait une demande publique de gardien de quai, cent candidats répondront à cet appel. Mais, en vertu de ce bill, il faut que le candidat heureux soit un ami du ministère. Si ce projet de loi a pour but de faire servir les nominations dues au favoritisme à l'avantage des partisans politiques, je crois que c'est absolument reprochable. Je me demande pourquoi les nominations relevant de la loi seraient enlevées à la Commission du service civil.

Son Honneur le PRÉSIDENT: La deuxième lecture est proposée. Désirez-vous adopter la motion?

L'honorable M. McMEANS: Non.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Adoptée sur division.

(La motion est adoptée sur division, et le bill est lu pour la 2e fois.)

L'hon. M. McMEANS.

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND propose que le bill soit renvoyé au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables sénateurs, je proteste contre cette manière de procéder, ainsi que je l'ai fait à chaque session. C'est un bill public, et toutes les autorités—Todd, May, Bourinot, Flint, et même Beauchesne—disent qu'un bill d'intérêt public devrait être discuté en comité général. Par conséquent, si je suis appuyé, je proposerai certainement le renvoi de ce bill au comité général. Les bills d'intérêt privé sont soumis à des comités permanents, parce qu'ils ont trait à des intérêts privés, et l'on tient à entendre des témoignages pour et contre l'adoption de ces projets de loi. Mais cette Chambre devrait examiner un bill public. Voilà pourquoi je proteste contre cet abandon de la manière régulière d'agir.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami dit que les bills publics devraient être renvoyés au comité général. Nous pouvons les traiter de cette façon, mais je lui rappellerai que nous pouvons les soumettre à des comités permanents si le Sénat en décide ainsi. Depuis des années on a eu l'habitude d'envoyer au comité permanent de la banque et du commerce, ou au comité des chemins de fer, ou à un comité spécial, les projets de loi importants touchant lesquels nous désirons obtenir des renseignements directs du ministère intéressé. Actuellement, le comité des chemins de fer est saisi du bill des transports, mesure législative importante. Les honorables sénateurs se rappelleront que le bill du National-Canadien, et du Pacifique-Canadien, mesure d'une grande importance, a été renvoyé au comité des chemins de fer. Si l'on se reporte à nos *Débats*, on verra qu'à chaque session le Sénat décide que certains projets de loi peuvent être mieux étudiés par un comité permanent. Je doute fort que mon honorable ami puisse citer une seule règle de cette Chambre, demandant que les bills publics soient soumis au comité général plutôt qu'à un comité permanent.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable collègue peut tout aussi bien que moi, mieux peut-être, lire les autorités que j'ai mentionnées. Un bill public, je le répète, devrait être examiné en comité général. Après son renvoi au Sénat, si l'on désire de plus amples renseignements, le bill peut être soumis à un comité permanent.

(La motion est adoptée.)

LOI DE LA CANADIAN RED CROSS SOCIETY

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill 14, loi modifiant la loi de la Canadian Red Cross Society.

—Honorables sénateurs, c'est un amendement à la loi de la Canadian Red Cross Society. Le Conseil central de la société en a fait la demande unanimement. Il prétend que le nombre des membres devrait être réduit d'environ soixante à quarante, afin que les dépenses relatives à ses réunions soient diminuées.

Le paragraphe 1 de l'article 6, tel qu'il est maintenant conçu, est modifié par la radiation des mots "les ci-devant présidents de la Société, le président, le secrétaire honoraire, le trésorier honoraire et" aux deuxième, troisième et quatrième lignes, et par le retranchement des mots "cinquante autres", à la quatrième ligne, et leur remplacement par "quarante"; et aussi par la radiation des mots "dont trente au plus sont" et par l'insertion, après le mot "nommés", à la cinquième ligne, des mots "ou élus"; et par le retranchement des mots "par les divisions provinciales de la Société" aux cinquième et sixième lignes, et des mots "et douze membres au plus élus par le Conseil central" aux septième et huitième lignes.

En prévision de cette modification de la loi, le Conseil central, à sa dernière réunion, a adopté, à l'unanimité, un règlement spécifiant le nombre des membres à élire par les divisions provinciales de la société et par le conseil central lui-même.

L'amendement au paragraphe 1 de l'article 6 a pour objet d'éliminer l'inclusion réglementaire des ci-devant présidents, du président, du secrétaire honoraire et du trésorier honoraire du conseil central de la société; le paragraphe 3 de l'article 6 devrait correspondre à cette modification. Le paragraphe 3 de l'article 6, tel qu'il est maintenant conçu, donc modifié par la radiation des mots "des ci-devant présidents, des dignitaires de la Société et" à la deuxième ligne, et par l'insertion des mots "ou élues" après le mot "nommées" à la troisième ligne.

Je propose la deuxième lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

ÉTUDE EN COMITÉ

Sous la présidence de M. Léger,

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour l'étude du bill.

Sur l'article 1 (conseil central).

L'honorable M. DANDURAND: Au début même de cette article il y a une erreur de date. Il mentionne "le chapitre soixante-huit du Statut de 1919". Il faudrait lire "le Statut de 1909". C'est une simple erreur d'écriture.

L'honorable M. CASGRAIN: Je propose de substituer "1909" à "1919".

(L'amendement proposé est adopté.)

L'honorable M. DANDURAND: Puisque nous faisons un amendement, nous pourrions modifier le paragraphe 4 du nouvel article 6, contenu dans l'article 1 du bill. Ce paragraphe dit:

Le comité exécutif possède et exerce tous les pouvoirs accordés par la présente loi...

Voilà une expression non généralement employée dans notre législation, et le mot "accordés" devait être remplacé par le mot "conférés".

(L'amendement proposé est adopté.)

L'honorable M. ROBINSON: Il dit:

Le comité exécutif possède et exerce tous les pouvoirs...

Quels pouvoirs?

Le PRÉSIDENT: Les pouvoirs conférés par cette loi.

L'honorable M. ROBINSON: A qui?

L'honorable M. CASGRAIN: Au comité central de la Red Cross Society.

(L'article 1 est adopté.)

Le préambule et le titre sont adoptés.

Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. HORSEY propose la 2e lecture du bill C, loi concernant la Central Finance Corporation et changeant son nom en celui de "La Corporation de Finance du Ménage".

—En l'absence de mon honorable collègue de London (l'honorable M. Little), je propose la 2e lecture de ce bill. Un bref mémoire que m'ont remis ceux qui s'occupent de cette mesure en explique les fins, et avec la permission du Sénat, je pourrai peut-être le lire, parce que les renseignements qu'il contient sont importants, à mon avis.

Cette compagnie fut autorisée en 1928, et ses affaires n'ont cessé de prospérer depuis cette date. Elle est aujourd'hui la plus importante des trois compagnies de petits prêts autorisées par le Dominion, et, en 1936, elle a prêté à plus de vingt-quatre mille personnes des montants se chiffrant à près de 5 millions de dollars.

Le bill a pour objet de changer le nom de la compagnie, d'augmenter son capital-actions, et de modifier la supputation des taux actuellement demandés d'une combinaison compliquée d'intérêt escompté, de droits et de déboursés—dont tous sont déduits d'avance—en un pourcentage simple, et comprenant tout, des balances de prêts à payer de temps à autre. Ces changements auraient pour résultat un intérêt quelque peu moindre que celui qui est actuellement autorisé. Lorsque le comité de la banque et du commerce étudiera le bill, les promoteurs seront prêts à fournir des explications détaillées.

L'honorable M. DANDURAND: L'an dernier nous avons examiné deux ou trois bills concernant des compagnies de cette nature, dont quelques-unes ont demandé des amendements à leurs chartes, et d'autres ont voulu se faire autoriser. Je ne me rappelle pas si la compagnie mentionnée dans ce bill a paru devant nous ou non. Nous avons adopté quelques-uns de ces projets de loi. La Chambre des communes en fut saisie, et je sais qu'une couple d'entre eux furent rejetés. Nous ne pouvons nous opposer à la deuxième lecture de ce projet de loi, avec l'entente, comme l'a suggéré l'honorable sénateur (M. Horsey), qu'il sera renvoyé au comité de la banque et du commerce.

L'honorable M. McMEANS: Le comité des bills d'intérêt privé.

L'honorable M. DANDURAND: Nous connaissons, naturellement, l'enquête de l'an dernier, qui a occupé l'attention du comité de la banque et du commerce durant plus d'une semaine. Mais le comité examinera cette mesure avec soin.

L'honorable M. MURDOCK: Je me rappelle que, l'an dernier, plusieurs bills de même nature ont été soumis au Sénat. Ils furent renvoyés à un comité, qui les étudia à fond, et puis, sauf erreur, nous apprîmes que le Gouvernement désirait préparer pour la session suivante du Parlement une mesure uniforme régissant toutes les compagnies semblables à celle que vise ce bill. C'est à cela que je pensais l'autre soir lorsque j'ai demandé à voir le projet de loi présenté par l'honorable sénateur de LaSalle (M. Moraud).

L'honorable M. HORSEY: Les opérations de cette compagnie datent de 1928 presque. J'aurais peut-être dû insister sur le fait qu'elle a l'intention de prêter à un moindre taux d'intérêt que dans le passé.

L'honorable M. McMEANS: Au sujet des observations de l'honorable sénateur de Parkdale (M. Murdock), je dirai que mon impression était qu'après une étude minutieuse du comité nous avons adopté plusieurs bills relatifs aux compagnies de petits prêts.

L'honorable M. MURDOCK: Oui, et lorsqu'ils ont été envoyés à la Chambre des communes, à la session dernière, je croyais qu'ils ne seraient pas adoptés, parce que le Gouvernement songeait à la préparation d'un bill d'application générale.

L'honorable M. McMEANS: J'ignore si telle était l'intention de l'autre Chambre ou de cette Chambre-ci, mais je ne crois pas que des mesures concernant des compagnies de cette nature aient été adoptées sans une loi d'application générale.

L'honorable M. BLACK: Je puis dire, honorables collègues, que des bills semblables ont été soigneusement étudiés, l'an dernier, par le comité de la banque et du commerce, qui a fixé un maximum de frais. Il n'y avait pas de bill d'application générale devant embrasser toutes ces compagnies, bien que l'on ait cru, comme l'a dit l'honorable sénateur de Parkdale (M. Murdock), que cette mesure serait présentée.

Le très honorable M. GRAHAM: Honorables sénateurs, durant trois semaines environ j'ai présidé un comité spécial chargé de l'étude d'un bill de ce genre. Le rapport de ce comité fut finalement adopté, avec un ou deux amendements, et nous croyions avoir eu pour résultat un bill réellement modèle.

L'honorable M. LAIRD: Un bill réglementaire.

Le très honorable M. GRAHAM: Un bill réglementaire du Sénat serait un bill modèle. Lorsque ce projet de loi fut envoyé à la Chambre des communes, on s'est légèrement mépris, si je puis dire, sur sa signification. Ce bill, si je me rappelle bien, assujettissait la compagnie à une ou deux lois qui l'empêchaient de demander plus qu'un certain taux d'intérêt. Je crois que les Communes ont oublié le fait que les bills de cette nature étaient soumis à d'autres lois. Cependant, les Communes—et le ministre des Finances, je pense—ont déclaré que l'on présenterait un projet de loi concernant toutes ces mesures.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. HORSEY propose la 2e lecture du bill D, loi constituant en corporation la Federal Fire Insurance Company of Canada.

—Honorables sénateurs, au nom de mon honorable collègue de London (l'honorable M. Little), j'ai l'honneur de proposer la deuxième lecture de ce bill. Les promoteurs sont les administrateurs et quelques-uns des employés supérieurs de la compagnie. Ils désirent l'autorisation fédérale afin de faire affaires en dehors des limites de la province d'Ontario. Ils ont l'intention de transférer l'actif et les affaires de la compagnie actuelle à la nouvelle société. Ils ne se proposent pas d'augmenter le capital-actions, autorisé ou acquitté. Le projet de loi a été soumis au surintendant des assurances à Ottawa, qui l'a approuvé, si je comprends bien. On me dit que la mesure satisfait aux exigences du Parlement.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. HORSEY propose la 2e lecture du bill E, loi constituant en corporation la Wellington Fire Insurance Company.

—Honorables membres, je propose la deuxième lecture de ce bill. Les explications relatives au bill antérieur s'appliquent à celui-ci.

L'honorable M. MURDOCK: Ai-je raison de croire que ce sont deux nouvelles compagnies d'assurance?

L'honorable M. HORSEY: Non. Ce sont deux compagnies autorisées par la province d'Ontario, inscrites à la division du surintendant des assurances à Ottawa, et faisant affaires dans la province. Elles désirent faire des opérations en dehors de la province.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable E. D. SMITH propose la 2e lecture du bill F, loi constituant en corporation la Gore District Mutual Fire Insurance Company.

—Honorables sénateurs, je présente cette motion au nom de l'honorable sénateur d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton). Ce projet de loi est soumis à la demande de la Gore District Mutual Fire Insurance Company, autorisée en vertu des lois du Haut-Canada il y a quatre-vingt-dix-huit ans, et dont les opérations n'ont pas cessé depuis. Cette compagnie désire simplement une charte fédérale.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. BLONDIN propose la 2e lecture du bill G, loi constituant en corporation la Sterling Insurance Company of Canada.

—Honorables sénateurs, au nom de mon honorable collègue de La Salle (l'honorable M. Moraud), je propose la 2e lecture de ce bill, et si cette motion est adoptée, je proposerai le renvoi de la mesure au comité permanent de la banque et du commerce. Le bill a pour objet de conférer une autorisation fédérale à la Sterling Insurance Company of Canada, constituée en corporation il y a une trentaine d'années en vertu des statuts de Québec, et dont les opérations n'ont pas cessé depuis. Sauf erreur, cette mesure répond à toutes les exigences de la loi, et elle a l'approbation du surintendant des assurances.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. BLONDIN propose la 2e lecture du bill H, loi concernant la Compagnie des prêts et finance industrielle.

—Honorables sénateurs, au nom de l'honorable sénateur de La Salle (l'honorable M. Moraud), je propose la deuxième lecture de ce bill concernant la Compagnie des prêts et finance industrielle, autorisée en vertu des lois du Dominion et faisant des opérations. Cette mesure a pour objet de rendre plus simple et plus clair le mode des opérations touchant les prêts, afin que l'emprunteur sache toujours d'avance combien il aura exactement à payer en intérêt et autres frais. En vertu de sa charte, la compagnie opère sur une base d'escompte. L'intérêt sur les prêts est déduit d'avance. Ce système est compliqué, parce que l'emprunteur doit mettre de côté des réserves spéciales pour un intérêt non réalisé, remboursable si l'emprunt est acquitté avant l'échéance. De plus, l'emprunteur ne peut dire sur-le-champ à quel taux l'intérêt est calculé, ni combien il paye en frais additionnels. Cette méthode suscite des ambiguïtés. C'est afin de remédier à ces défauts que la compagnie désire l'adoption de ce bill, lequel, si je ne fais erreur, est le même en principe que la mesure dont mon honorable collègue de London (l'honorable M. Little) est le parrain.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables membres, j'espère que le comité de la banque et du commerce, quand il étudiera ces bills, remarquera que celui dont nous sommes saisis est bien plus concis que celui de la Central Finance Corporation de l'Ontario, que nous avons lu pour la deuxième fois ce soir. Ce

projet de loi contient six articles, dont quelques-uns assez longs, alors que le dernier n'en contient qu'un. Cependant, l'honorable sénateur des Laurentides (l'honorable M. Blondin) vient de nous dire, si je l'ai bien compris, que l'objet des deux mesures est le même. Cela montre, il me semble, la nécessité d'un bill modèle, car nous devrions avoir l'uniformité au moins dans les deux provinces d'Ontario et de Québec.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

LOI GARANTISSANT DES EMPRUNTS POUR RÉFECTION DE MAISONS

PREMIÈRE LECTURE

Bill 11, loi ayant pour objet d'accroître le placement des travailleurs en encourageant la réfection des maisons rurales et urbaines.—L'honorable M. Dandurand.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Mardi 16 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

PREMIÈRE LECTURE

Bill C, loi constituant en corporation la Toronto General Insurance Company.—L'honorable sir Allen Aylesworth.

Bill U, loi constituant en corporation The Sons of Scotland Benevolent Society.—Très honorable M. Graham.

CONSEIL CANADIEN DE L'HORTICULTURE

RÉPONSE

A l'appel de l'ordre du jour:

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, avant l'appel de l'ordre du jour, je désire répondre à une demande de l'honorable sénateur de Victoria-Carleton (l'honorable M. Smith) posée le 9 courant. Il demandait qui a lancé les invitations à une assemblée du Conseil d'horticulture, tenue récemment à Ottawa. Le Gouvernement répond qu'il n'a aucun renseignement à ce sujet, vu que le Conseil canadien de l'horticulture est une entreprise privée.

L'hon. M. MURDOCK.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 2e fois:

Bill I, loi pour faire droit à Joseph Neilson Blacklock.

Bill J, loi pour faire droit à Francis Hector Walker.

Bill K, loi pour faire droit à William Edward Connor.

Bill L, loi pour faire droit à Annie Nemchek Cohen.

Bill M, loi pour faire droit à James Gordon Ross.

Bill N, loi pour faire droit à Florence Anna Iverson Salberg.

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, présente les bills suivants, qui sont lus pour la 1re fois:

Bill O, loi pour faire droit à Charles Marsh Doxsey.

Bill P, loi pour faire droit à Phyllis Stanners Kitchin, autrement appelée Judith Stanners Kitchin.

Bill Q, loi pour faire droit à Ivy Jackson Beaulne.

Bill R, loi pour faire droit à Charlotte Opal Moore Norton.

Bill S, loi pour faire droit à Mildred Tannenbaum Sufrin.

AJOURNEMENT—TRAVAUX DU SÉNAT

L'honorable M. DANDURAND: Je propose l'ajournement de la Chambre et en le faisant je rappellerai à mes collègues que le comité des chemins de fer va siéger immédiatement pour l'étude d'un bill important.

Le très honorable M. MEIGHEN: Avant l'ajournement du Sénat, l'honorable sénateur pourra peut-être me dire quand nous étudierons le projet de loi garantissant des emprunts pour réfection de maisons.

L'honorable M. DANDURAND: Je pensais que sa deuxième lecture devait être proposée demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'avais une note de mon secrétaire disant que ce serait aujourd'hui.

L'honorable M. DANDURAND: Non, demain.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Mercredi 17 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

PÊCHE COMMERCIALE DANS LA BAIE D'HUDSON

QUESTIONS

L'honorable M. McMEANS demande au Gouvernement:

1. Le Gouvernement sait-il si la pêche commerciale se pratique dans le district connu sous le nom de la Baie d'Hudson?
2. S'il se trouve dans ce district du poisson en quantités suffisantes pour le commerce, quelles en sont les espèces?
3. Le gouvernement a-t-il pris des mesures pour développer ce commerce?

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1, 2 et 3. On s'est enquis de la pêche dans la baie d'Hudson, et des rapports ont été publiés. Ces derniers montrent que le poisson des rivières tributaires de la baie en sort et y entre de temps à autre, mais que les perspectives d'une industrie de la pêche maritime dans la baie ne sont pas brillantes.

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 3e fois, et adoptés sur division:

Bill I, loi pour faire droit à Joseph Neilson Blacklock.

Bill J, loi pour faire droit à Francis Hector Walker.

Bill K, loi pour faire droit à William Edward Connor.

Bill L, loi pour faire droit à Annie Nemchek Cohen.

Bill M, loi pour faire droit à James Gordon Ross.

Bill N, loi pour faire droit à Florence Anna Iverson Salberg.

LOI GARANTISSANT DES EMPRUNTS POUR RÉFECTION DE MAISONS

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 11, intitulé: Loi ayant pour objet d'accroître le placement des travailleurs en encourageant la réfection des maisons rurales et urbaines.

—Honorables sénateurs, le titre de ce bill en explique l'objet, qui est de sanctionner l'un des nombreux projets étudiés et proposés par la Commission nationale de placement, et il est basé sur un projet semblable en vigueur aux Etats-Unis depuis un peu plus de deux ans. Ce bill autorise le Gouvernement à garantir les institutions de prêt reconnues contre les pertes relatives aux prêts pour réfection de maisons. Règle générale, ce sont les banques autorisées qui prêteront. La responsabilité de l'Etat touchant les prêts consentis par les banques et autres institutions financières est limitée à un maximum de 15 p. 100 du prêt total. Toute la garantie de l'Etat ne devra pas dépasser $7,500,000, et le montant global des prêts pour réfections de maisons ainsi garanti ne devra pas excéder 50 millions. Le Gouverneur en conseil peut fixer une date après laquelle nul prêt pour réfection de maisons consenti par aucune des institutions de prêt autorisées ne sera garanti.

On a annoncé ce projet au début de septembre dernier. Bien que le Parlement n'ait pas, à cette date, naturellement, confirmé le projet, l'association des banquiers est convenu de coopérer et de faire des avances, avec l'assurance qu'une loi pour couvrir ces prêts serait présentée à cette session.

On a consenti des prêts dès le commencement du mois de novembre dernier. On est convenu que le taux d'escompte serait de 5 p. 100, lorsque cette question fut discutée pour la première fois avec l'association des banquiers, mais, après plus ample discussion, fut réduit à 3½ p. 100. Y compris l'escompte, l'intérêt annuel est un peu plus de 6 p. 100. Je sais que l'on a mentionné un taux de 6.23 p. 100 à 6.32 p. 100.

En novembre et décembre, on a prêté, en vertu de ce projet, 3,600 petites sommes, représentant un total de $1,200,000, ce qui augure bien de l'avenir. On estime que pour chaque dollar dépensé en réparations de logis les ouvriers touchent de 80 à 85c.; non pas entièrement les ouvriers qui réparent directement les maisons, mais ceux qui travaillent à la fabrication des matériaux employés dans ces réparations.

Les propriétaires urbains et ruraux ont profité de ces prêts.

Nul prêt pour réfection de maisons ne dépassera $2,000 pour une seule propriété, excepté dans le cas d'une maison à plusieurs logements, ou d'une propriété devant être convertie en un immeuble à plusieurs logements, alors que le prêt ne devra pas excéder $1,000 pour chaque famille, plus $1,000. Le maximum serait $5,000, s'il s'agissait de quatre familles.

La durée des prêts sera d'au plus trois ans si le montant est de $1.000 ou moins, et de cinq ans, s'il excède $1,000.

On notera que l'emprunteur n'est pas tenu de fournir de garantie. Sa réputation et son revenu, autrement dit sa capacité de payer, servent de base à l'emprunt.

Le but visé est évident: on veut remettre les chômeurs au travail, surtout ceux de l'industrie du bâtiment, stimuler cette industrie elle-même, dont la reprise se fait attendre. De fait, 1936 accuse même une certaine régression par rapport à 1935, quant au total des sommes dépensées pour la construction.

Grâce à leur loi fédérale du logement, les Etats-Unis, depuis deux ans, font des progrès encourageants. Le nombre des prêts s'est élevé à 1,056,000, formant une somme globale de 382 millions. Le rapport officiel publié en juillet 1936 contient le paragraphe suivant:

> Les pertes subies par les 6,289 institutions financières qui ont consenti des prêts en vertu du projet de crédit pour la modernisation des logements, ces pertes étant assumées par l'administration fédérale du logement, ne représentent jusqu'ici que ½ p. 100 des avances. Une revue faite au commencement de 1936 prouve que la majorité de ces prêts ont été remboursés avec une exactitude exemplaire. A cette date, le nombre total de prêts en souffrance depuis trente jours ou plus ne dépassait 2 p. 100 que par une fraction. Quatre mille trois cent trente-trois institutions financières ont fait rapport qu'elles n'avaient pas un seul compte en souffrance depuis plus de trente jours.

Voilà un excellent état de choses.

J'apprends qu'à la fin de 1936, le peuple des Etats-Unis avait emprunté 500 millions en vertu de ce plan, et que les institutions privées avaient dû prêter $3 pour chaque dollar prêté par le gouvernement, ce qui représente des déboursés de deux milliards en faveur de la reprise des affaires.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'ai lu cette déclaration au hansard de l'autre Chambre, mais je ne la comprends guère. Le ministre peut-il expliquer qu'un prêt de $1,000 consenti par une banque à un particulier puisse devenir la cause, la source d'un prêt de $3,000 par une autre personne? Je ne saisis pas la relation entre le placement de $3,000 et le prêt de $1,000 consenti en vertu de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, j'ignore où le ministre des Finances s'est procuré ces renseignements. Quelque part, sans doute. Avant que nous ne nous formions en comité, ou lors de la troisième lecture du bill, je tâcherai de répondre à la question. Celui qui emprunte $1,000 en dépense peut-être $3,000 pour ses réparations. Je cite la déclaration sur l'autorité du ministre des Finances. Le chiffre m'a surpris moi-même.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il ne peut être exact.

L'honorable M. DANDURAND: Le taux d'escompte aux Etats-Unis a été de 5 p. 100, ce qui représente un intérêt simple d'un peu plus de 10 p. 100. Comme je le disais, notre taux d'escompte sera de 3¼ p. 100, ce qui représente un intérêt d'à peu près 6.3 p. 100. Sur réception de déclaration satisfaisante de la part de l'institution financière, la garantie de l'Etat sera accordée; et ces garanties seront administrées directement par le ministère des Finances.

C'est la Commission nationale de placement qui aura charge de la surveillance du projet dans le pays. Elle s'occupera de la publicité ou propagande par les journaux, les brochures et la radio. Les frais de cette publicité ne retomberont pas sur le trésor, ni sur les banques, ni sur les emprunteurs, mais seront soldés à même les souscriptions de citoyens intéressés à la chose publique et de maisons de commerce. Je comprends facilement que certaines institutions bénéficieront directement de ces déboursés, et que ce sont elles qui contribueront au travail de propagande.

Des comités provinciaux ont été nommés par tout le pays, et des comités consultatifs seront établis dans chaque endroit. Ces comités compteront comme l'un de leurs nombreux devoirs la tâche d'aborder les autorités provinciales et municipales pour s'assurer que l'évaluation ne sera pas augmentée comme conséquence de la plus-value qui résultera de ces dépenses. Ce plan fournira peut-être un travail bien nécessaire au Canada. Bien entendu, nous ne pouvons espérer que ce projet entraîne des progrès aussi considérables ni aussi rapides que ceux de la république voisine. Là-bas, les conditions sont différentes. La population est de quelque 130 millions. Toutefois, ce projet aidera peut-être à donner un regain de vie à l'industrie du bâtiment. Il y a un vieux dicton que j'ai souvent répété ici; ce dicton doit se retrouver dans toutes les langues, et il remonte aussi loin que la langue de France: Quand le bâtiment va, tout va.

Avec ces quelques remarques, je propose la deuxième lecture du bill.

L'honorable M. McMEANS: Je ne comprends pas bien, après l'explication succincte de l'honorable sénateur, comment il a mêlé cette question au projet des Etats-Unis, et je désirerais lui demander si le Gouvernement va nommer encore de nombreuses autres personnes, et si, dans l'affirmative, la Commission du service civil aura quelque chose à voir à leur nomination. Je ne saisis pas bien ce que veut dire l'honorable sénateur. Il déclare qu'il n'y aura pas de garantie, que l'argent sera prêté sur la réputation de l'emprunteur. Si c'est exact, je doute fort de l'éligibilité de

certains partisans du Gouvernement, et d'autres qui ne le sont pas.

Si ce bill doit avoir pour résultat la nomination d'un plus grand nombre de fonctionnaires en ce pays, je m'y opposerai pour cette raison. Lorsque l'ancien ministère a présenté un projet de loi relatif à l'assurance industrielle, j'ai appris avec étonnement que l'application de cette mesure coûterait 18 millions aux contribuables.

L'honorable M. DANDURAND: Quelle loi était-ce?

L'honorable M. McMEANS: Le bill relatif à l'assurance industrielle. Il fut présenté par le ministère Bennett, et non par le Gouvernement actuel.

Il faut mettre un frein aux dépenses et aux nominations de nouvelles hordes de fonctionnaires. Que l'on parle de 5, de 2 ou de n'importe quel autre taux, les fonctionnaires les accapareront tous en appointements, et le pays est aujourd'hui la proie d'une foule de fonctionnaires. L'honorable sénateur nous dira-t-il combien cette mesure va coûter exactement au Canada?

L'honorable CAIRINE WILSON: Puis-je répondre à l'honorable sénateur?

Son Honneur le PRÉSIDENT: Je vais mettre la question aux voix.

L'honorable DANDURAND: L'honorable sénateur violait le règlement.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Oui. Je présume que l'honorable membre allait poser une question, de sorte que je lui ai donné beaucoup de latitude.

L'honorable sénateur (M. Dandurand) propose, appuyé par le très honorable M. Graham, que le bill 11, loi ayant pour objet d'accroître le placement des travailleurs en encourageant la réfection des maisons rurales et urbaines, soit lu pour la deuxième fois.

L'honorable M. McMEANS: Maintenant que j'observe le règlement, mon honorable collègue répondra peut-être à ma question. Si je comprends bien, d'après de vagues renseignements dans les journaux, les banques du Canada devaient financer ce projet, et l'Etat allait garantir les banques dans une certaine mesure. Ce bill propose toute autre chose.

L'honorable M. DANDURAND: Le très honorable leader de mon honorable ami (le très honorable M. Meighen) pourrait peut-être fournir l'explication à l'honorable sénateur.

L'honorable M. McMEANS: Je préfère l'avoir de l'honorable leader du Gouvernement.

Son Honneur le PRESIDENT: L'honorable sénateur de Rockcliffe (l'honorable Cairine Wilson) a la parole.

L'honorable CAIRINE WILSON: Je crois pouvoir donner le renseignement désiré. Mon honorable collègue de Winnipeg (M. McMeans) a raison. Les banques sont les institutions à la base du projet. Elles examineront si un homme est en état de payer avant de lui avancer de l'argent, et elles ne prêteront pas sans un motif raisonnable.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables membres, j'appuie de tout cœur non seulement la deuxième lecture de ce bill mais son renvoi au comité, car je crois que l'on peut en améliorer le texte. En plus d'une occasion, j'ai dit que la commission choisie à cette fin était une bonne commission, surtout, à mon sens, à cause de son président extrêmement capable.

Je désire cependant faire allusion aux remarques touchant les résultats de la mesure, tels que les a exposés le leader de la Chambre. Apparemment, il y a eu une somme d'environ un million et quart ou un peu plus...

L'honorable M. DANDURAND: Elle est plus élevée maintenant.

Le très honorable M. MEIGHEN: ...empruntée par diverses personnes désirant améliorer leurs maisons, et je ne doute pas que les ouvriers de tout le pays bénéficieront de 80 p. 100 de ce montant, en ce qui concerne leurs salaires. Ainsi, près d'un million, ou peut-être un peu plus, tomberait dans les goussets des ouvriers de toute classe, soit un total de 10 c. pour chaque habitant de notre pays. Ce n'est pas beaucoup, mais c'est quelque chose, et nul doute que ce montant augmentera de beaucoup avec le temps. Cependant, il n'atteindra pas des proportions considérables pour l'ensemble des employés. A mon sens, il est certain, et non pas probable, qu'une partie de cet argent aurait été dépensée pour des réfections, qu'il y ait une loi ou non. Il se trouve des gens capables d'emprunter pour améliorer leurs maisons, et c'est ce qui se fait tous les jours et toutes les semaines, d'une extrémité à l'autre du pays. Toutefois, cette loi en accroîtra le nombre.

L'honorable sénateur a fait un rapprochement entre d'autres dépenses et celles qui seront faites en vertu de ce projet. Je connais la source de cette opinion; elle a été exprimée par le ministre des Finances. Mais je n'y attache aucun sens.

L'honorable M. DANDURAND: Aux Etats-Unis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si c'était vrai là-bas, ce le serait au Canada.

Pourquoi B, inspiré par A qui emprunte en vertu de ce bill, dépensera-t-il trois dollars pour chaque dollar emprunté par A, je l'ignore? Le rapprochement entre une dépense et l'autre n'existe pas. On veut simplement montrer que la mesure est plus importante qu'elle ne l'est réellement.

L'honorable sénateur a dit aussi que par l'intermédiaire de comités consultatifs de la commission—il y a dans cette organisation assez de comités consultatifs, des comités de tout calibre, pour atteindre des résultats—on tente de s'entendre avec les municipalités—grâce sans doute à une coopération provinciale, afin que les réfections des maisons, en vertu de ce bill, ne soient pas frappées de taxes. Je n'en vois nullement la raison. Pouquoi ces réfections ne seraient-elles pas taxables?

Le Gouvernement fait preuve de sagesse en procurant des moyens spéciaux aux citoyens pour leur aider à réparer leurs maisons. Mais en supposant que quelqu'un répare sa maison sans cette aide, par ses propres ressources, pourquoi serait-il forcé d'acquitter une taxe pour ses améliorations, alors que celui qui a l'aide de l'Etat dans le même but est exempt de la même taxe? Je crois difficilement qu'une commission dirigée par M. Purvis demande une telle chose.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a une bonne raison pour cela.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne la vois pas.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon très honorable ami veut bien me le permettre, je lui dirai que dans des centaines de municipalités les taxes sont devenues tellement lourdes que les contribuables ne peuvent plus porter ce fardeau, semble-t-il.

Le très honorable M. MEIGHEN: Certainement.

L'honorable M. DANDURAND: En ce cas-là, on suggère que les hommes généreux qui sont priés de consacrer leur temps sans rémunération, voire même de sacrifier leur argent pour soulager les chômeurs, devraient demander à leurs municipalités de ne pas taxer davantage les propriétés acquérant plus de valeur par l'application de cette loi. Ils diront aux municipalités et aux provinces: "Veuillez nous aider. Nous nous efforçons de trouver du travail à des centaines de mille chômeurs. A cette fin, on a fait des arrangements en vertu desquels les banques et le Trésor fédéral fourniront de l'argent pour la réparation des maisons. Voulez-vous nous aider en ne taxant pas ces réfections?" C'est simplement une espèce de projet civique d'après lequel des citoyens animés de l'esprit public, faisant partie de ces comités consultatifs, cherchant autant que possible à trouver de l'emploi pour les sans-travail, demanderont aux municipalités de venir en aide à cette digne cause en ne profitant pas des dépenses relatives à la réfection des maisons.

Le très honorable M. MEIGHEN: On ne m'a pas convaincu, je le crains. Cette mesure aidera quelques-uns, et l'honorable sénateur, en voulant recevoir une nouvelle assistance des municipalités, se base sur le fait que de nombreux citoyens de mérite contribuent aux dépenses, à la publicité, et le reste, de la Commission de placement. Je ne vois là aucun rapprochement. Je parlais contre la proposition pour une raison d'inégalité. Quelle excellente chose si les municipalités pouvaient exempter d'impôts toutes les améliorations aux maisons privées et aux locaux de firmes assez entreprenantes pour faire des améliorations. Mais comment se justifiera la municipalité si elle soulage une classe, qui a déjà reçu des secours, et refuse de soulager une autre classe qui n'en a reçu aucun?

L'honorable M. DANDURAND: Je suis d'avis que tous en profiteraient à la fois.

Le très honorable M. MEIGHEN: Moins que tout autre au Canada, le gouvernement municipal est-il en mesure d'accorder ce soulagement, quelque besoin qu'en aient ceux qui le recevraient, que ce soient les banques ou les personnes qui aideront la Commission de placement? Ce sont ces gouvernements qui ont le plus souffert de la crise. J'ai toujours été en faveur de confier aux municipalités la surveillance et la responsabilité des secours, tout en sachant bien que ces mêmes secours leur ont imposé des fardeaux affreux. Mais il est si nécessaire de faire la surveillance localement qu'on n'a pu agir autrement. Je voudrais voir une aide extérieure, non en vue d'alléger le fardeau que portent les municipalités du chef des secours, mais pour alléger le fardeau général des contribuables municipaux. Je voudrais quelque chose de la nature d'un pourcentage de la taxe foncière, peut-être, sans faire disparaître la responsabilité directe qu'ont les municipalités de maintenir les secours aussi bas que possible à l'intérieur de leurs frontières. Pour les questions de secours, il est essentiel de maintenir une surveillance sur les lieux. Toutefois, je m'écarte de mon sujet. Je veux faire simplement remarquer qu'il serait injuste de demander à une municipalité de favoriser ceux qui empruntent des banques d'après cette mesure plutôt que ceux qui font des améliorations de leur propre chef.

L'honorable M. DANDURAND: J'admets cela.

Le très honorable M. MEIGHEN: La chose est impossible. Et les municipalités sont moins en mesure que jamais d'exempter d'impôts toutes les améliorations.

L'honorable M. DANDURAND: Mais elles peuvent attendre pour les augmentations.

Le très honorable M. MEIGHEN: Attendre constituerait une exemption. Si les municipalités exemptent toutes les améliorations pendant une certaine période, la détérioration causera une diminution générale d'évaluation; et si on n'y obvie au moyen d'augmentation d'évaluation d'autre part, qu'arrivera-t-il aux municipalités? Le bon jugement du président de la Commission de placement m'inspire grande confiance, et je ne puis croire qu'il se prête à de telles exigences.

Pendant que j'y suis, je reviendrai à une déclaration que je faisais au commencement de la session. Parlant alors de ce bill, je faisais entendre que le Gouvernement avait annoncé publiquement un crédit de 50 millions pour couvrir ses garanties. Je n'avais pas tort; cette annonce s'était faite, et je l'avais lue, mais l'annonce était erronée. L'Etat n'engage pas sa responsabilité pour 50 millions de dollars, mais pour $7,500,000 seulement, c'est-à-dire 15 p. 100 du montant maximum des prêts prévus sous le régime de cette mesure législative. Je me demande si les prêts consentis atteindront ce chiffre, car les institutions de prêt ne sont pas aussi encouragées à faire des avances au Canada qu'elles le sont aux Etats-Unis. Je ne crois pas à l'opportunité de cet encouragement. Il est sage que le taux de l'intérêt soit peu élevé. Le taux en vigueur est d'environ 6.3 p. 100. Si l'on tient compte des frais de comptabilité que les prêts entraîneront, le bénéfice des banques sera modique à ce taux-là et, par conséquent, les banques ne seront pas incitées à accorder beaucoup d'avances sous le régime du projet de loi. Les banques, cela va de soi, sont les institutions qui fourniront l'argent. Mais plus la mesure donnera de résultats, le mieux ce sera. Tout emploi assuré représente un gain; toute nouvelle occasion d'emploi tend à réduire le fardeau de l'allégement du chômage.

Mais je n'aperçois pas encore la nécessité de l'organisation énorme et compliquée de la Commission pour appliquer la loi. La mesure est bonne. Les Etats-Unis ont appliqué la même méthode pendant une couple d'années, mais avant son application ils n'ont pas procédé à l'organisation d'une commission de ce genre. Le gouvernement canadien ne pouvait-il pas montrer la même ingéniosité? Il avait l'avantage de pouvoir étudier le plan américain et d'en connaître les résultats. Ce à quoi je trouve à redire d'abord, c'est l'établissement de cet organisme important, et de grands manifestes ont été répandus parmi le peuple au sujet de l'ampleur de l'entreprise, quand le Gouvernement était en mesure de faire la besogne de la Commission, quand cette besogne était la sienne. Où pouvons-nous aller au pays sans trouver aujourd'hui une commission nommée par le Gouvernement? Pouvons-nous jeter les yeux en quelque région, sans en voir une à l'œuvre? Y a-t-il même une province à n'en pas avoir? Il se passe à peine quelques mois, j'allais dire, mais certes pas plus de quelques années sans qu'une commission extraparlementaire soit chargée de s'enquérir de la bourse des grains, et aussi loin que remontent mes souvenirs, ces commissions étudient toutes la même chose. L'une vient à peine de terminer son travail qu'une autre est constituée. La présente commission recueille toutes les données, interroge tous les témoins, parcourt le même champ d'investigations que la demi-douzaine de commissions antérieures. Et la suspension du travail dans une fabrique a motivé la nomination d'une commission d'enquête sur l'industrie textile qui fonctionne encore. D'après ce que je puis voir, elle continuera son enquête. Les avocats touchent de bons honoraires...

L'honorable M. McMEANS: Assurément.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ces avocats semblent croire qu'ils sont rémunérés par l'Etat pour répandre ici et là et partout leurs idées sur le tarif douanier. La trésorerie nationale est mise à contribution pour que des avocats à la solde de l'une de ces commissions exposent par tout le pays des principes de politique douanière ou des préjugés au sujet de la politique douanière, ou appelez cela comme il vous plaira. Je ne nommerai pas toutes ces commissions, mais j'ose dire qu'au moins quatre ou cinq sont en train de parcourir le pays, et l'on me dit qu'une autre est en voie de gestation.

Nous devrions abandonner ce système. Nous n'avons pas besoin de toutes ces commissions. Elles coûtent effroyablement cher. Une commission instituée par le gouvernement de l'Ontario est en train de s'enquérir de la situation dans une maison de correction. Les contribuables de la province en paieront les frais. La commission recueille les témoignages de jeunes détenus, toute une kyrielle de témoignages plusieurs jours de suite. J'ignore dans quel but ou si l'on prévoit que l'on sera plus avancé à la fin de l'enquête que lorsqu'elle a commencé. En même temps, une commission fédérale mène une enquête sur la situation dans les pénitenciers et recueille les griefs des détenus, et cela coûte aux contribuables de cinq cents à mille dollars par jour. Le

pays a bien autre chose à faire qu'à s'occuper des griefs des forçats, ceux des honnêtes ouvriers, par exemple.

Des VOIX: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je sais bien que je me suis écarté un tant soit peu du bill. Il me plaît, tout comme la façon d'agir de la Commission, et le président m'inspire grande confiance. Mais je ne suis pas d'avis que le gouvernement d'Ottawa, chargé de certains devoirs déterminés, doive les déléguer à une douzaine de commissions répandues par tout le pays aux frais des contribuables.

L'honorable M. DANDURAND: Les remarques du très honorable collègue ne se rapportent pas à l'exécution de ce projet de loi.

Le très honorable M. MEIGHEN: Bien des choses que j'ai dites ne s'y rapportent pas.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable collègue aura-t-il l'obligeance de répondre à ma question? Combien tout cela coûtera-t-il aux contribuables dont je suis?

L'honorable M. DANDURAND: La chose peut paraître exceptionnelle, mais j'ose promettre que tout le mécanisme pour l'exécution du bill ne coûtera rien du tout.

L'honorable M. McMEANS: Rien du tout?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. McMEANS: La chose est excellente à entendre, mais je crains que l'honorable collègue ne se trompe.

L'honorable M. DANDURAND: La Commission nationale de placement a fait appel aux hommes éminents des diverses localités, qui donneront gratuitement leurs services.

L'honorable M. McMEANS: Je n'en ai jamais rencontré au cours de mon expérience.

L'honorable M. DANDURAND: Quelle surprise qu'on n'ait pas encore réquisitionné les services de mon honorable ami de Winnipeg! Personne ne sait quelle perte comportera la garantie de 15 p. 100 accordée par l'Etat aux institutions de prêt. Elle atteindra peut-être le maximum de $7,500,000, ou ne sera peut-être qu'une somme peu importante.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur n'a pas l'air de comprendre ma question. Les demandes de prêts devront être étudiées par certains fonctionnaires, qui seront payés par le gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: Non, mon honorable ami fait erreur. L'emprunteur s'adresse directement aux banques, ou à une autre institution financière agréée par l'honorable ministre des Finances. Si, après avoir pris les informations nécessaires quant à la réputation et à la solvabilité de l'emprunteur, l'institution de prêt décide de lui prêter $1,000 ou $2,000 selon le cas, elle en avertit le ministre. Si le ministère des Finances croit que le prêt projeté est conforme aux règlements qui se feront en vertu de la mesure, il donnera son approbation, et le gouvernement sera responsable de 15 p. 100 du prêt envers l'institution. La marche à suivre est bien simple, puisque l'emprunteur n'est pas obligé de fournir d'endossement ni de donner d'autre garantie; il expose simplement ses besoins à l'institution qui, si elle lui accorde le prêt, sera responsable de 85 p. 100 de la somme.

L'honorable M. McMEANS: Qui avertit le ministre des Finances de la transaction?

L'honorable M. DANDURAND: Il supposera sans doute que l'institution qu'il a agréée aura pris les précautions nécessaires. L'honorable ministre des Finances n'aura qu'à s'assurer si le prêt est bien conforme aux termes du bill et des règlements rédigés par son ministère.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable collègue a trop d'expérience pour croire que le ministre des Finances puisse se prononcer sur les millions de prêts qui seront recherchés d'après ce bill. Il doit y avoir une institution distincte chargée de le conseiller sur les applications du prêt. Je ne crois pas qu'il puisse y avoir de doute à cet égard.

L'honorable M. BALLANTYNE: Les banques prennent la responsabilité du consentement des prêts.

L'honorable M. McMEANS: Jusqu'à quel point?

L'honorable M. BALLANTYNE: Dans la mesure prévue par le bill. L'honorable leader de la Chambre (l'honorable M. Dandurand) a dit il y a un instant que la Commission nationale de placement ne coûterait pas un sou à l'Etat. C'est très juste en ce qui concerne le personnel, mais je crois que mon honorable ami admettra que les frais de déplacement et d'hôtel de la Commission ainsi que du personnel administratif sont à la charge de la Trésorerie.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas touché cette question. On m'a demandé combien coûterait cet organisme chargé de se prononcer sur les prêts.

L'honorable M. BALLANTYNE: Oui, et l'honorable sénateur a répondu qu'il n'en coûterait pas un sou au Gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit qu'il n'en coûterait rien parce que la Com-

mission nationale de placement effectue d'autre besogne que celle-là. Elle surveille, aide et nomme les comités consultatifs provinciaux. Mais la Commission a des attributions beaucoup plus vastes, et, va sans dire, la question de l'honorable sénateur se rapportait à l'application du bill.

L'honorable M. HORNER: J'estime, honorables membres, que cette discussion est absolument inutile car, évidemment, les prêts faits aux fins autorisées par le projet de loi ont déjà été consentis. Apparemment le Gouvernement agit en vertu d'un blanc-seing.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais il appartient à cette Chambre d'accepter ou de rejeter le projet de loi.

L'honorable M. McRAE: La garantie de 15 p. 100 s'applique-t-elle à chaque prêt ou à l'ensemble des prêts?

L'honorable M. DANDURAND: A l'ensemble des prêts.

L'honorable M. McREA: Il me semble qu'il y a une grande différence entre les deux. Si la responsabilité de l'Etat porte sur 15 p. 100 de la somme totale des prêts consentis, une banque serait exempte de perte sur un prêt susceptible de devenir une perte complète.

L'honorable M. DANDURAND: Si la banque prête $2,000 et que le prêt ne soit pas recouvrable, elle perd 85 p. 100 de ce prêt.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas du tout.

L'honorable M. McRAE: Une garantie de 15 p. 100 sur chaque prêt, ce qui me paraît raisonnable, laisserait une bonne marge à la banque; mais si la garantie porte sur l'ensemble des prêts consentis, alors dans le cas d'un prêt irrécouvrable la banque serait remboursée par l'Etat en vertu de la garantie.

L'honorable M. DANDURAND: Elle toucherait 15 p. 100.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non; mon honorable ami fait erreur. Si tel était le cas, ce serait bien préférable pour le Gouvernement et bien pire pour les banques; mais tel n'est pas le cas. Le taux vise l'institution et non le prêt. Supposons que la banque de Montréal consente huit prêts, dont sept sont recouvrés et l'autre est une perte totale. La banque ne perd pas un sou et l'Etat subit toute la perte. Je ne dis pas que ce soit injuste, mais c'est plus avantageux pour les banques que si chaque prêt était considéré séparément. Une banque a une marge de 15 p. 100; elle doit par conséquent perdre 15 p. 100 sur l'ensemble des transactions avant qu'elle perde elle-même un sou. Sous le rapport de la sécurité, la banque est dans une excellente position, mais elle doit accomplir une forte besogne pour le taux d'intérêt qu'elle reçoit.

Quand le Gouvernement en arrivera-t-il à la période de reddition des comptes pour l'établissement des pertes qu'il subira? Le bill n'en parle pas. Les opérations de prêt peuvent durer dix ans. Devrons-nous attendre la fin de cette période avant que le Gouvernement entreprenne quelque chose? Je ne le crois pas. Je crois que les banques fixeront des périodes de reddition de comptes aussi souvent qu'elles le pourront pour toucher l'argent de l'Etat. Sous le régime du bill, le Gouvernement peut tarder indéfiniment de dire à l'institution A ou B: Il vous est interdit de prêter après le 1er février, ou une autre date quelconque. Je hasarde l'affirmation que les opérations de prêt ne se poursuivront pas longtemps avant que les banques exigent la fixation d'une date pour la reddition des comptes, et l'imputation des pertes à une réserve, ainsi que l'affectation de cette réserve, dans toute l'intégralité de la responsabilité de l'Etat. Je crois que le bill devrait être explicite sur ce point.

L'honorable M. DANDURAND: La lecture du bill et des explications fournies par l'honorable ministre des Finances m'ont permis de me rendre compte qu'il s'agissait d'un point important. A celui qui le lui demanda, le ministre répondit que le 15 p. 100 s'appliquait à l'ensemble des prêts. La question se posa de savoir à quel moment il fallait établir le calcul de la perte. Il s'agit d'un processus qui se poursuit sans interruption, et je ne puis concevoir que le Gouvernement puisse dire à un moment donné: "Maintenant, nous exigeons une vérification comptable".

Le très honorable M. MEIGHEN: Moi non plus.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis dire si ce serait tous les six mois, chaque année ou tous les deux ans. Je n'ai pu voir l'honorable ministre des Finances, afin de pouvoir m'éclairer sur ce point important. Lors de l'étude du bill aux Communes, le point ne semble pas s'être présenté autant à l'esprit des honorables députés qu'à celui de mon très honorable vis-à-vis et de l'honorable sénateur de Vancouver (M. McRae) aussi bien qu'au mien. Mais j'ai l'intention de proposer le renvoi du bill au comité de la banque et du commerce, et j'y convoquerai soit l'honorable ministre des Finances, soit son sous-ministre, pour nous expliquer le fonctionnement du régime des prêts, des garanties et le reste.

On m'a informé que c'est sur l'ensemble que s'établira le calcul de la perte. Ces mots ne me disent pas clairement qui va profiter de cette espèce de vérification.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! les banques.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai lu une déclaration portant que telle était la décision du ministère des Finances, vu que celui-ci serait alors assuré de l'entière coopération des banques au succès du projet. Je suppose qu'il faut y entendre que les banques seront du bon côté de la transaction.

L'honorable M. McMEANS: En disant que l'application de la loi qui fait l'objet du bill à l'étude ne coûtera pas un sou aux contribuables, l'honorable sénateur parle-t-il avec sincérité? Devons-nous comprendre que le Gouvernement peut avoir à approuver des prêts formant des millions de dollars dont il garantira 15 p. 100, et que cette opération ne nécessitera pas la nomination d'une armée de fonctionnaires, et que tout cela ne coûtera pas un sou au contribuable?

L'honorable M. DANDURAND: Je prends pour acquis que le ministère des Finances a le personnel voulu. S'il faut deux ou trois commis de plus...

L'honorable M. McMEANS: Un ou deux?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que mon honorable ami fait partie du comité de la banque et du commerce, et s'il est présent il pourra s'informer auprès du ministre des Finances ou de son adjoint quant aux dépenses que cela entraîne.

L'honorable M. McMEANS: J'y serai.

L'honorable M. MacARTHUR: Je reconnais beaucoup de mérite à ce projet de loi, mais quelques-uns de ses aspects m'échappent. Le très honorable leader de l'opposition (le très honorable M. Meighen) a parlé d'impôts sur les améliorations. Je ne trouve rien dans le bill à cet effet. Je n'y trouve non plus aucune mesure prévoyant qui prendra les procédures en cas de défaut par un emprunteur.

L'honorable M. DANDURAND: Ce sera l'institution de prêt.

L'honorable M. MacARTHUR: Je suis parfaitement d'accord avec le très honorable leader de l'opposition quant au nombre des commissions et aux dépenses excessives qu'elles entraînent. Je suis d'avis qu'il est temps de mettre terme à ces nominations. J'aimerais savoir quels seront les frais d'administration lors de la mise en vigueur de ce bill. Nous sommes au fait des lourdes pertes subies en raison du plan d'établissement des soldats sur des fermes, mais il me semble que toute perte en vertu de cette garantie de 15 p. 100 sera insignifiante par comparaison. Je ne vois pas pourquoi quelqu'un qui serait considéré comme un bon risque en vertu de ce bill ne pourrait pas emprunter d'institutions privées pour améliorer sa maison. Le but visé par cette mesure est bon sans conteste; cela est indiscutable, mais je suis porté à croire que son application comportera des déboursés considérables pour les frais d'écritures, les voyages et autres frais. Quant à la garantie de 15 p. 100, le gouvernement est protégé, car les améliorations ajouteront sûrement à la valeur des garanties fournies. Le fait est que le gouvernement ne devrait pas perdre un seul sou.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur fait erreur. Ni le gouvernement ni la banque n'ont de garantie sur la maison.

L'honorable M. MacARTHUR: Mais si l'emprunteur est en défaut, le gouvernement ou la banque peut prendre des procédures et recouvrer le montant de l'emprunt ou au moins une partie.

Le très honorable M. MEIGHEN: Comment, en vendant la maison?

L'honorable M. MacARTHUR: Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est impossible. Il n'y a pas d'hypothèque.

L'honorables M. ARTHURS: Honorables sénateurs, pour ce qui a trait au risque porté par le gouvernement, c'est à n'en pas douter 15 p. 100 de l'ensemble des prêts consentis. L'article 4 est comme suit:

> La responsabilité du Gouvernement du Canada concernant les garanties accordées, sous le régime de la présente loi, à quelque institution de prêt agréée, ne doit jamais dépasser quinze pour cent du montant global des prêts pour réfection de maisons consentis par ladite institution.

On semble croire que les prêts seront consentis par nos banques autorisées. Mais il n'en est pas ainsi. Le bill stipule que les prêts seront consentis par les banques ou autres institutions de prêts. Je vois certains dangers à ce sujet. Par exemple, plusieurs de nos compagnies d'assurance ont prêté des millions de dollars sur des maisons à Toronto et dans d'autres villes. A ma connaissance plusieurs de ces maisons de Toronto ont besoin de réparations depuis cinq ou six ans. Leurs propriétaires profiteront certainement de cette loi pour emprunter les fonds nécessaires à l'exécution de ces travaux de réparation. Le Gouvernement protégera donc les détenteurs de ces hypothèques jusqu'à concurrence de 15 p. 100 du total de ces prêts, et ils en profiteront dans cette mesure. Je ne fais pas partie du comité de la banque et du commerce, mais j'espère

que les membres de ce comité discuteront cette question lorsqu'ils étudieront ce bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

Sur la proposition de l'honorable M. Dandurand le projet de loi est renvoyé au comité permanent de la banque et du commerce.

COMITÉ DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

Sur la motion d'ajournement.

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens à rappeler aux membres du comité de la banque et du commerce que ce comité se réunira immédiatement après l'ajournement du Sénat. Je rappellerai également aux sénateurs qui ne font pas partie de ce comité qu'ils peuvent assister à ses séances et prendre part à la dission.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Jeudi 18 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

DÉLÉGUÉS DU SÉNAT AU COURONNEMENT

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. McMEANS demande au Gouvernement:

1. Des membres de cette Chambre seront-ils nommés ou choisis comme délégués au Couronnement?
2. Le cas échéant, combien seront nommés ou choisis?
3. De quelle façon seront-ils nommés ou choisis?
4. Qui soldera les dépenses de ces délégués?
5. Cette Chambre a-t-elle le droit de nommer ou choisir ses propres délégués?
6. Si elle n'a pas ce droit, cette Chambre sera-t-elle consultée sur la nomination ou le choix des délégués?
7. Si cette Chambre n'a rien à dire dans la nomination ou le choix de délégués devant la représenter, sera-t-elle liée de quelque façon par la nomination ou le choix de délégués?

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Oui.

2, 3 et 4. Le Gouvernement a manifesté son intention d'inviter cinq membres du Sénat et de la Chambre des communes occupant des postes parlementaires officiels, y compris le Président et les deux leaders du Sénat, à faire partie de la délégation canadienne officielle au couronnement. De plus, la succursale du Royaume-Uni de l'association parlementaire impériale a exprimé le désir d'inviter huit membres en tout du Sénat et de la Chambre des communes à se rendre à Londres afin de participer aux réunions de l'association durant la période du couronnement, en qualité de ses hôtes.

5, 6 et 7. Répondu ci-dessus.

L'honorable M. McMEANS: Je n'ai pas bien compris les réponses de l'honorable sénateur à la partie de mes questions à l'effet de savoir si le Sénat a choisi ses propres délégués ou a eu voix au chapitre à cet égard. Si j'ai posé cette question, c'est que nous sommes un corps représentatif, et j'avais l'impression, vague peut-être, que nous aurions droit à exprimer notre opinion sur le choix de nos délégués.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. HORSEY propose la 2e lecture du bill T, loi constituant en corporation la Toronto General Insurance Company.

—Honorables sénateurs, en l'absence de mon honorable collègue d'York-Nord (sir Allen Aylesworth), j'ai l'honneur de proposer la deuxième lecture de ce projet de loi. C'est un bill d'assurance, semblable à plusieurs de ceux que nous avons lus pour la deuxième fois lundi soir dernier. La compagnie a une charte provinciale et désire être autorisée à faire des opérations en dehors de la province. L'intention est que lorsque cette compagnie aura reçu sa charte fédérale elle transférera son actif et ses affaires à une nouvelle compagnie, et qu'elle cédera sa charte provinciale actuelle. Sauf erreur, ce projet de loi a été approuvé par le surintendant des assurances, et tous les règlements du Parlement sont observés.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

DEUXIÈME LECTURE

Le très honorable M. GRAHAM propose la 2e lecture du bill U, loi constituant en corporation l'Association de bienfaisance des Fils d'Ecosse.

—Honorables sénateurs, ce bill est quelque peu de la nature des projets de loi d'assurance que nous avons lus pour la deuxième fois. La mesure a pour objet de constituer en corporation fédérale l'Association de bienfaisance des Fils d'Ecosse, qui fait des opérations depuis un demi-siècle en vertu d'une

charte provinciale. L'institution est parfaitement solvable, et se propose de transférer tout son actif et tous ses intérêts à l'association constituée en corporation fédérale dès qu'elle aura reçu sa nouvelle charte.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 2e fois:

Bill O, loi pour faire droit à Charles Marsh Doxsey.

Bill P, loi pour faire droit à Phyllis Stanners Kitchin, autrement appelée Judith Stanners Kitchin.

Bill Q, loi pour faire droit à Ivy Jackson Beaulne.

Bill S, loi pour faire droit à Mildred Tannenbaum Sufrin.

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, propose la 2e lecture du bill R, loi pour faire droit à Charlotte Opal Moore Norton.

L'honorable M. HUGHES: Honorables sénateurs, avant l'adoption de ce bill, je désire demander au président du comité des divorces (l'honorable M. McMeans) si le comité est unanime à accorder cette demande. J'ai lu les témoignages, et en suis venu à la conclusion qu'il y a eu collusion entre la demanderesse et le défendeur. Pour cette raison, je crois que nous ne devrions pas donner suite au bill.

L'honorable M. McMEANS: Le seul renseignement que je puisse fournir à l'honorable sénateur est que le rapport du comité a été inséré dans le dossier, et il spécifie si la décision a été unanime ou non. Il n'y a pas eu de divergence d'opinions dans le comité au sujet d'aucune des pétitions examinées jusqu'à présent à cette session. Je ne me rappelle pas ce cas en particulier, mais si l'honorable sénateur doute le moindrement de la bonne foi de la pétition il pourra discuter le bill lors de la motion tendant à sa troisième lecture, ou il peut s'opposer à la présente motion.

L'honorable M. HUGHES: Je réserverai mon objection jusqu'à ce que le projet de loi soit soumis à la Chambre pour sa troisième lecture. En attendant, je prierai les honorables sénateurs de lire les témoignages. Les parties se sont mariées aux Etats-Unis. Je crois qu'elles ont vécu quelques années au Canada, mais sont-elles des citoyens de ce pays ou non, je l'ignore. Après avoir pris connaissance des témoignages j'en suis venu à la conclusion qu'il s'agit d'une affaire montée et que le divorce ne devrait pas être accordé.

(La motion est adoptée, et le bill lu pour la 2e fois.)

AJOURNEMENT—COMITÉ DES CHEMINS DE FER

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je désire proposer que lorsque le Sénat s'ajournera cet après-midi il reste ajourné jusqu'à mardi le 23 février, à huit heures du soir.

Le comité des chemins de fer va siéger aussitôt après l'ajournement de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne à mardi le 23 février, à huit heures du soir.

SÉNAT

Mardi 23 février 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

IMPORTATIONS D'ANTHRACITE DE L'INDOCHINE FRANÇAISE

AVIS DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable THOMAS CANTLEY: Honorables sénateurs, je désire donner avis que, jeudi prochain, je demanderai au Gouvernement:

1. Combien de cargaisons de charbon le Canada a-t-il importées de l'Indochine française, en 1936?
2. A quels ports canadiens ces cargaisons ont-elles été déchargées?
3. A combien de tonnes s'élèvent ces importations de charbon?
4. Quels montants respectifs de salaires quotidiens, en francs et leur équivalent en monnaie canadienne, ont été payés, sur les lieux de production de ce charbon, aux classes d'ouvriers mineurs suivantes:
   a) Ajusteurs,
   b) Forgerons,
   c) Mineurs,
   d) Préposés au boisage,
   e) Préposés aux wagonnets,
   f) Ouvriers,
   g) Ouvrières,
   h) Ouvriers juvéniles?
5. Combien des classes susmentionnées sont des Européens? Combien sont des nationaux du pays où ce charbon est produit?
6. Quelles sont les proportions des diverses classes de travail:
   (1) Hommes,
   (2) Femmes,
   (3) Enfants?

7. Quelle est, en milles, la distance approximative entre l'Indochine et les ports du Canada où ce charbon a été déchargé?
8. Quelle est la teneur moyenne de ce charbon en
a) Humidité,
b) Matière volatile,
c) Carbone fixe,
d) Soufre,
e) Cendre,
f) Unité thermique anglaise?

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur parle-t-il de la houille grasse ou de l'anthracite?

L'honorable M. CANTLEY: Le charbon dur, l'anthracite.

SABLES GOUDRONNEUX DE L'ALBERTA

DEMANDE DE DOCUMENTS

L'honorable J. E. SINCLAIR propose:

Qu'il émane un ordre du Sénat pour la production de copie de toute la correspondance, des télégrammes ou autres documents échangés entre le Gouvernement du Canada et toute personne ou quelque gouvernement, en l'année 1935, au sujet de la mise en valeur, de la concession ou de l'utilisation des sables goudronneux ou ressources en goudron de la province de l'Alberta.

La motion est adoptée.

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lue pour la 3e fois, et adoptés sur division:

Bill O, loi pour faire droit à Charles Marsh Doxsey.

Bill P, loi pour faire droit à Phyllis Stanners Kitchin, autrement appelée Judith Stanners Kitchin.

Bill Q, loi pour faire droit à Ivy Jackson Beaulne.

Bill S, loi pour faire droit à Mildred Tannenbaum Sufrin.

L'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, propose la 3e lecture du bill R, loi pour faire droit à Charlotte Opal Moore Norton.

L'honorable J. J. HUGHES: Honorables sénateurs, j'ai quelques observations à présenter avant que cette motion soit mise aux voix. J'ai lu, il y a quelques jours, dans les journaux de Toronto, que certains juges de la Cour suprême de l'Ontario ont dit que, dans leur opinion, une grande partie—je crois même 70 ou 80 p. 100—des causes de divorce plaidées devant eux étaient collusoires. A mon avis, on peut supposer avec raison qu'à peu près la même proportion s'applique aux demandes de divorce soumises au Parlement canadien. La collusion est difficile, sinon presque impossible, à prouver, car les parties intéressées n'admettront pas, naturellement même sous serment, qu'elles ont convenu de chercher à obtenir le divorce. Ce serait illogique de leur part de faire cet aveu, parce qu'elles annihileraient l'objet qu'elles veulent atteindre.

Je comprends que, dans les tribunaux, les jugent rendent leurs décisions selon la preuve. J'ignore si le même principe peut s'appliquer au comité des divorces et au Sénat lui-même, mais, dans l'affirmative, on peut comprendre aisément que, lorsqu'il y a collusion et qu'on la nie, les tribunaux et le Parlement du Canada ne sont que des organismes d'inscription, légalisant quelque chose d'illégal.

Je crois qu'il y a eu collusion dans ce cas-ci, et que, par conséquent, nous devrions rejeter le bill. Je vais exposer mes raisons très brièvement. D'après les témoignages, les parties ont convenu de se séparer, et le mari a promis de donner à sa femme 50 dollars par semaine durant cinq ans, et, dans la suite, 25 dollars par semaine.

L'honorable M. ASELTINE: Quel mal y a-t-il?

L'honorable M. HUGHES: Je mentionne simplement les conditions de l'accord. Chaque honorable sénateur peut en tirer ses propres conclusions.

Puis—ce qui arrive d'habitude dans tous ces cas-là—M. Norton, le défendeur, s'est rendu à un hôtel avec une femme, non pas son épouse, et tous deux se sont inscrits sous les noms de M. et de Mme Norton. On a leur donné une chambre. Deux détectives les ont filés jusqu'à l'hôtel, comme cela se fait d'ordinaire. Ces détectives ont retenu une chambre voisine de celle de M. Norton. Ils ont dit qu'une heure et demie plus tard ils frappèrent à la porte de sa chambre à coucher. Ils furent admis immédiatement, sans le moindre retard, et sans qu'une seule question eût été posée. Il me semble que c'est tout comme si M. Norton les attendait. Ils déclarent qu'ils l'ont aperçu debout dans la chambre, presque dévêtu, et la femme était au lit, également à peu près déshabillée. Ils demandèrent à M. Norton: "Cette femme est-elle votre épouse?" "Certainement," répondit-il. Quelle autre réponse pouvait-il donner dans les circonstances? Alors les détectives se retirèrent dans le couloir, où ils attendirent environ une heure, jusqu'à ce qu'ils vissent M. Norton et la femme quitter l'hôtel. Telle est la preuve produite devant le comité. Rien ne prouve que l'adultère ait été commis. Cette preuve n'était peut-être pas nécessaire. Je suppose que l'on pourrait en déduire raisonnablement une mauvaise conduite. Sauf erreur,

des causes de cette nature sont communes en Angleterre. Des organisations de ce pays font un commerce de fournir des complices—moyennant une certaine somme—qui tiennent dans la société un rang semblable à celui de demandeur. J'ai lu que, au sujet d'une cause de divorce de cette nature devant les tribunaux anglais, dans un procès ultérieur les parties responsables jurèrent n'avoir pas commis l'adultère.

Il semblerait que les tribunaux et le Parlement du Canada sont tout simplement à la merci de couples mariés qui, ayant décidé d'obtenir un divorce, prennent les mêmes moyens que dans ce cas-ci. A mon avis, c'est un mal terrible, et nous devrions être capables de le combattre. Le divorce et les maux qui l'accompagnent ont le plus grandement contribué à la destruction de toutes les nations de l'antiquité qui ont disparu de la surface du globe. Le divorce annihile la famille, qui est la base de l'Etat. Il anéantira les pays britanniques si on en permet la propagation, et il prend des proportions alarmantes en Angleterre, aux Etats-Unis et au Canada.

Ce bill devrait être rejeté, je crois, parce que, comme je l'ai dit, le preuve montre clairement qu'il y a eu collusion.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 3e fois, et adopté sur division.)

Le Sénat s'ajourne à demain. à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

Mercredi 24 février 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

AFFAIRES NAVALES

AVIS DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS ET DISCUSSION

L'honorable M. BALLANTYNE pose les questions suivantes:

1. En quelle année l'Ecole de marine a-t-elle été fermée?
2. Le gouvernement a-t-il l'intention de rouvrir cette école?
3. Combien le Canada avait-il de cadets qui recevaient leur instruction dans la marine impériale, en 1919 et en 1920?
4. Combien de cadets canadiens ont été rappelés de la marine impériale, en 1920 et en 1921, pour le service dans la marine canadienne?
5. Combien de Canadiens reçoivent présentement leur instruction dans la marine impériale, et sont payés par le Canada?
6. Combien de Canadiens reçoivent présentement leur instruction dans les Ecoles impériales de marine?
7. En quelle année fut mis hors de service le croiseur à mazout *Aurora*?
8. Si l'*Aurora* a été vendu ou mis au rancart à qui a-t-il été cédé, et à quel prix?
9. Lorsque l'*Aurora* a été mis hors de service, quelles mesures ont été prises à l'égard de tous ses officiers, supérieurs et cadets, et des marins d'autres classes, formant un total de 318?
10. Quel est le nombre total des officiers supérieurs et cadets attachés à nos quatre contre-torpilleurs et sous-marins canadiens?
11. Combien sont canadiens de naissance?
12. Combien d'officiers supérieurs et cadets, s'il en est, viennent d'Angleterre?

L'hon. M. HUGHES.

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. 1922.
2. Non.
3. Aucun.
4. Aucun.
5. Officiers, 39; sous-officiers et marins, 26.
6. Dans les collèges d'instruction, y compris le navire-école *Frobisher*, 33.
7. 1922.
8. L'*Aurora* et les sous-marins CH 14 et CH 15 ont été vendus à A. A. Larocque, Sorel (P.Q.), au montant de $40,000.
9. Ceux qui ont été licenciés du service naval ont obtenu des gratifications, en vertu du décret du conseil 1189, en date du 5 juin 1922, qui fut déposé sur les bureaux des deux Chambres du Parlement.
10. Vingt officiers et quatre sous-officiers à brevet servent sur les contre-torpilleurs. Il n'y a pas de sous-marins en service.
11. Dix-neuf.
12. Cinq.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, je sais que mon honorable collègue d'Alma (M. Ballantyne) a l'intention de discuter l'objet de cette demande de renseignements, et je profite de cette occasion pour donner avis avec son assentiment, qu'il prendra la parole mardi sur ces questions.

L'honorable M. CASGRAIN: Vous devez présenter une motion régulière.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur d'Alma n'a pas préparé sa demande de renseignements dans le but de susciter un débat à cet égard. C'est une simple demande de renseignements.

Le très honorable M. MEIGHEN: Voilà tout.

L'honorable M. DANDURAND: Il peut donner avis qu'il appellera l'attention du Sénat sur le sujet, ce qui lui permettra de le discuter.

L'honorable M. CASGRAIN: Je vous ferai respectueusement observer que chaque fois

que je désire parler sur une demande de renseignements de ma part, on me dit que je devrais ajouter que j'avais l'intention d'appeler l'attention du Sénat sur le sujet. Cet avis est nécessaire. C'est la règle. En vieillissant, je suppose que l'on trouve que tout est défectueux, mais il fut un temps où notre règlement était observé; maintenant, on ne cesse de le violer. Ce règlement a été établi dans un bon but, et nous devrions le respecter. Maintenant on fait toutes sortes de choses; on abroge même la troisième lecture d'un bill "avec le consentement du Sénat".

L'honorable M. DANDURAND: En réponse aux critiques de mon honorable ami, je dirai qu'il répète tout simplement ce qu'il a déjà fait entendre, savoir que la demande de renseignements de l'honorable sénateur d'Alma n'entraîne pas une discussion, mais elle se conformera au règlement s'il appelle l'attention du Sénat sur le sujet en question.

L'honorable M. CASGRAIN: Et en donne avis.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne sollicite aucune faveur du Sénat, pas même de l'honorable sénateur d'Alma. J'approuve les observations de mon honorable collègue de... J'aimerais qu'il représentât une division dont je pourrais prononcer le nom.

L'honorable M. CASGRAIN: De Lanaudière.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je croyais me conformer au règlement. Au nom de l'honorable sénateur d'Alma, je donne avis qu'il soumettra à l'étude de la Chambre mardi prochain les questions posées par lui et les réponses de l'honorable leader du Gouvernement aujourd'hui.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Cela mettra le sujet sous une forme convenable dans l'Ordre du jour.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

LOI SUR LES APPELS DE DIVORCE EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 15, Loi pourvoyant à l'appel des causes de mariage et de divorce à la Cour d'appel de la province de la Colombie-Britannique.

Le bill est lu pour la 1re fois.

INSCRIPTION POUR DEUXIÈME LECTURE

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce projet de loi sera-t-il lu pour la 2e fois?

L'honorable M. DANDURAND: Cette mesure a pour objet de pourvoir à l'appel des causes de divorce à la Cour d'appel de la Colombie-Britannique. Si les honorables sénateurs de cette province y sont intéressés, ils peuvent être les parrains du projet de loi.

(Sur motion de l'honorable M. Green, appuyé par l'honorable M. Farris, le bill est inséré à l'Ordre du jour pour 2e lecture mardi prochain.)

ÉLOGES DE SÉNATEURS DÉCÉDÉS

FEU LES SENATEURS HOCKEN ET BURNS

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, l'un de nos collègues, le sénateur Hocken, nous a quittés subitement. En apprenant la nouvelle de sa disparition et de celle de son épouse, je me suis répété ces paroles: "Nous ne sommes que des ombres!" Cette pensée me revient souvent à l'idée quand un collègue, d'une santé robuste et d'un esprit alerte, que nous avons coudoyé durant des années, répond à l'appel soudain de la mort.

Les jours se suivent et nous nous acheminons inévitablement vers notre dernière demeure. Le temps agit naturellement sur nous. Dans notre jeunesse, nous sommes remplis d'activité, d'énergie, d'enthousiasme; parfois même nous sommes agressifs. Celui dont les convictions sont prononcées est souvent taxé d'intolérance. Mais l'âge nous adoucit. C'est ce que nous pouvons dire du sénateur Hocken.

Après l'avoir lu, je m'étais fait l'impression que je me trouverais en présence d'un chevalier, couronné d'un panache, l'épée au clair, toujours prêt à charger. A ma surprise, j'ai rencontré un septuagénaire aimable, doux, affable et même plein d'égards.

C'était un spectacle touchant de voir le sénateur Hocken et sa compagne bras dessus bras dessous, s'appuyant gentiment l'un sur l'autre jusqu'à la fin de leurs jours.

Le sénateur a eu une carrière remarquable comme imprimeur et journaliste, échevin et maire de Toronto, de même que membre du Parlement. Je prie sa famille d'agréer les sympathies du Sénat.

Nous venons juste d'apprendre la mort du Sénateur Patrick Burns. Il était malade depuis environ deux ans. Il fut l'un des plus intéressants pionniers de l'Ouest. Je ne connais pas ses débuts, mais je constate qu'il venait d'Oshawa, dans la bonne vieille province d'Ontario. J'avais entendu parlé de lui et de ses travaux avant de me rendre dans l'Ouest. Lors de mon voyage sur la côte du Pacifique j'ai traversé les provinces de l'Ouest et j'y ai vu son nom partout, dans toutes les villes et dans tous les villages.

Il avait fait l'élevage des animaux sur une grande échelle. Il avait alors construit des abattoirs et, toujours dans la même entreprise, il était devenu fabricant de conserves de viande, envoyant ses produits un peu partout. Il devint aussi un gros propriétaire de magasins à succursales. On pourrait dire de lui qu'il a fait le commerce du bétail depuis l'élevage jusqu'à la consommation. Il s'est aussi beaucoup occupé de l'Est où il a fait partie de plusieurs commissions importantes.

Sa vie est un exemple pour ses contemporains et pour les générations futures. Les enfants et les élèves de nos écoles devraient tirer profit de la leçon qu'elle constitue pour eux.

Je désire exprimer les condoléances du Sénat à ses parents et à ses amis dans l'affliction.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, il serait difficile de résumer la carrière du sénateur Burns avec plus de sincérité que vient de le faire le leader du Gouvernement.

La mort du sénateur n'était pas tout à fait imprévue. Depuis plusieurs mois il résistait bravement sur le seuil de la tombe, et son dernier combat contre la mort a été suivi avec beaucoup de sympathie par des milliers et des milliers de gens, surtout dans l'Ouest du Canada, qui avaient appris à l'aimer et à penser comme lui.

Ma pensée se reporte à la petite école de Kirkfield, située à quelques milles à peine de Toronto, que le sénateur Burns a fréquenté pendant bien peu de temps lorsqu'il était enfant. Fait assez curieux, un autre grand Canadien, sir William Mackenzie, a fréquenté la même petite école rouge à la même époque. Je me rappelle avoir souvent entendu le sénateur Burns raconter que toutes ses difficultés d'enfant d'école étaient réglées par le génie de l'école, celui qu'on appelait alors Billy Mackenzie. Il est intéressant aussi de constater qu'au cours de leur carrière, importante et géniale pour tous les deux, ils restèrent associés. Quand le sénateur lança sa grande entreprise dans l'Ouest canadien, son principal associé fut sir William Mackenzie, qui continua à s'occuper de cette entreprise jusqu'au moment de sa mort.

Il y a maintenant environ cinquante ans, je crois, que Patrick Burns a quitté l'Ontario pour aller s'établir sur un homestead près Minnedosa. C'est là que, n'ayant pour tout attelage qu'une paire de bœufs, il se construisit un abri pour lui-même et commença sa carrière. Jusqu'à son dernier soupir rien ne lui était plus cher que le souvenir des débuts de sa vie dans cet endroit. Il aimait à nous parler de ses privations, de la simplicité de sa vie, comment il se fit des amis, de la bonté de ses voisins et de l'honnêteté de tout le monde.

Il ne tarda pas à entreprendre des voyages dans le pays pour acheter des animaux. Il les menait par les concessions et les vendait là où il le pouvait. Il se vantait de pouvoir les vendre sans accepter de billets ou quoi que ce soit qui établissait une créance, et toujours il recevait son argent. Le fait de réussir ainsi était bien, à son insu, un hommage rendu à son remarquable caractère. Ses voisins avaient confiance en lui et ne pouvaient se résigner à perdre son estime. Il n'était guère instruit. Pour d'autres, c'eût été un obstacle presque insurmontable. J'ai parfois pensé que ce n'en était pas du tout pour lui. Il semblait avoir un instinct également développé des affaires et de l'amitié. Son jugement dans les grandes et les petites questions était presque impeccable. Son appréciation des hommes était rarement fautive, si elle l'était jamais.

De son petit homestead il est passé à des entreprises commerciales. Celles-ci ont successivement réussi, se sont accumulées et ont fini par s'épanouir dans le grand établissement de salaisons Burns de l'Ouest canadien. A cet établissement, se rattachaient ses fermes d'élevage et ses entreprises agricoles, toutes entreprises d'une ampleur sans pareille au Canada, et même sur le continent, je pense.

Il semblait diriger les destinées de toutes ces affaires d'une main sûre et ferme, et avec aisance. Ce qu'il y a de plus merveilleux, c'est que bien qu'il ait accumulé de grandes richesses au cours de sa carrière et soit devenu un homme très influent, un des piliers de l'Ouest, un homme riche, il a tout à fait échappé aux atteintes de l'envie si marquée à son époque, et que d'autres ont dû subir dans la même situation.

Depuis l'époque de mon arrivée dans l'Ouest canadien, il y a une quarantaine d'années, pendant toutes ces années que j'ai passées là-bas pour la plupart, je n'ai jamais entendu personne, un riche ou un pauvre, un humble ou un orgueilleux prononcer la moindre parole désobligeante contre Pat Burns.

Son nom est une étrange alliance d'un mot irlandais avec un mot écossais. Son nom de famille n'indique pas son origine. Je crois que le nom avait subi des modifications au cours des dernières générations. Quoi qu'il en soit, M. Burns était irlandais jusqu'à la moelle. Il avait toutes les belles qualités de la race irlandaise. C'était l'honneur même dans toutes ses entreprises. Un marché conclu ou une promesse donnée, il n'a jamais fait faux bond à ses semblables, si une difficulté surgissait, ou par ressentiment ou à cause d'un sentiment d'injustice.

C'était une institution dans l'Ouest. Il était sans égal. Il a été certes le chef de la région pendant quatre décades. Il s'intéressait aux affaires publiques seulement par esprit civique. S'il avait un penchant pour un parti, il a toujours été libéral, je pense. Il était certes plus libéral au sens large du mot que tous les autres hommes que j'ai connus. Il n'avait jamais une remarque désobligeante à faire contre quelqu'un ou un parti. Ce n'était pas parce qu'il s'intéressait aux affaires publiques, ou parce qu'il était un politicien ou un ambitieux qu'il a été nommé membre de cette Chambre. Je ne suis pour rien dans sa nomination, mais je puis dire sans crainte qu'il a été nommé représentant de l'Alberta au Sénat parce qu'il était le premier citoyen de sa province. Il menait une vie fort retirée. Il avait perdu sa femme il y a quelques années et son fils unique est mort, il y a un an environ. Aucun membre de sa famille ne lui survit, mais ce qui reste comme son monument, c'est le témoignage multiple d'une œuvre immense dispersée à travers un véritable empire, et un souvenir aimable et pur de lui comme aucun Canadien peut-être n'a laissé de soi à sa mort.

La carrière du sénateur Hocken a été tout à fait différente de celle du sénateur Burns. Ils étaient à peu près du même âge, étant dans leur quatre-vingtième année environ. Après des débuts fort humbles comme imprimeur, le sénateur Hocken s'est élevé à force d'énergie, de travail acharné et de bons principes jusqu'à devenir éditeur. C'est en qualité d'éditeur et de journaliste qu'il a probablement accompli le meilleur de son œuvre.

J'ai écouté avec beaucoup de plaisir les paroles du leader du Gouvernement, quand il a dit quel homme il a découvert dans le défunt, après avoir appris à le connaître. Le sénateur Hocken, surtout au début de sa carrière, était considéré par beaucoup d'excellents Canadiens comme un homme non seulement aux convictions profondes, mais aux idées bien arrêtées. Je regrette d'avoir à dire que je l'ai souvent entendu traité de fanatique. Je ne connais personne qui fût beaucoup plus éloigné de cette catégorie. Pendant toute sa vie il a été homme d'église, et pendant une grande partie de sa carrière, il a travaillé aux œuvres religieuses avec activité et enthousiasme. Il n'entretenait en son cœur aucune inimitié pour aucune religion; il avait une grande générosité et une grande sympathie pour toutes les entreprises religieuses. Mais il a toujours eu une opinion déterminée, nette et définie quant à la ligne de démarcation entre les attributions de l'Eglise et celles de l'Etat, et dans l'établissement de cette ligne comme dans l'enseignement au peuple de ce qu'il considérait être une opinion juste sur ce point, son zèle était si ardent qu'il donnait malheureusement et sans justification l'impression d'une étroitesse d'esprit.

Le sénateur Hocken était aimé de tous ceux qui le connaissaient. Son œuvre principale fut naturellement accomplie avant son entrée dans cette Chambre et elle se rapportait surtout aux choses municipales. Il fut bon échevin, bon maire; il a laissé une belle réputation après chaque fonction publique qu'il a remplie; il n'a jamais été défait comme membre du Parlement et il était aussi estimé à la fin de sa carrière qu'il avait été bien accueilli à son début.

On n'arrive toutefois pas à une juste appréciation du caractère et de l'œuvre du sénateur Hocken si l'on ne tient pas compte de la place que son épouse occupait dans sa vie. Elle était son soutien et la source de son bonheur, le but de son ambition, l'inspiratrice de sa carrière, la compagne dans toutes ses épreuves et à toutes les étapes de sa vie. Pendant cinquante-sept ans ils ont marché la main dans la main et sur la fin la main brutale de la mort a été impuissante à les séparer. Frappé par la maladie il y a quelques jours à peine dans cette enceinte, il fut peu de temps après transporté à son domicile. Il a combattu vaillamment, comme tout homme digne de ce nom l'eût fait, pour le retour à de meilleurs jours. Mais étendue non loin de lui, son épouse franchissait aussi la vallée, et lorsque la nouvelle de sa fin lui fut communiquée, il s'avoua vaincu et s'abandonna au dernier sommeil. Sous un beau ciel d'hiver, entourés de leurs amis affligés, les deux furent ensevelis samedi dernier dans la même tombe. Je suis sûr que nos sympathies vont au fils qui reste—un autre est mort sur les champs de bataille de France—et aux deux filles affligées d'une perte si douloureuse.

L'honorable D. E. RILEY: Honorables sénateurs, je tiens à ajouter mon humble tribut à ceux des chefs des deux côtés de la Chambre à l'occasion du décès du sénateur Burns survenu ce matin. J'ai connu le feu sénateur pendant près d'un demi-siècle. Je l'ai connu lorsqu'il menait la rude vie de l'éleveur de bétail dans les premiers jours de l'Ouest canadien, où l'on peut probablement mieux juger des vraies valeurs, et durant toutes les années écoulées depuis lors nous sommes restés des amis intimes. Bien que ce soit une triste circonstance, je suis heureux et fier de pouvoir maintenant et en ce lieu dire de mon vieil ami qu'il était un brave homme dans toute l'acception du mot.

Feu le sénateur Burns possédait une pleine mesure de la mentalité du pionnier. Homme d'une franchise et d'une simplicité très grandes, il était doué d'une prescience presque incroyable qui, jointe au courage de ses opi-

nions, l'a placé au premier rang des hommes d'affaires canadiens. La plupart d'entre nous le connaissions comme éleveur de bétail, et il l'était dans un sens large. Ses opérations couvraient un vaste territoire; le littoral du Pacifique et le Yukon, ainsi que les provinces de Colombie-Britannique, d'Alberta et de Saskatchewan. Quoique nous voyons en lui un éleveur, ses affaires offraient une variété presque égale aux ressources du vaste territoire où il les exerçait. En vérité, l'histoire et les débuts de l'Ouest et la vie du regretté sénateur sont mêlés de la façon la plus intime.

Il ne prenait qu'une faible part à la politique, mais il resta toujours au premier plan dans la vie publique de sa province adoptive. Sa mort supprime l'un des pionniers et l'une des personnalités les plus marquantes de l'Ouest du Canada. Nous allons manquer son salut joyeux et son optimisme et sa foi inaltérables dans sa province d'adoption qui ont si souvent inspiré et encouragé plus d'un pionnier luttant pour l'existence. Il va nous manquer à tous: les membres de cette Chambre qui ont eu l'avantage de le connaître manqueront ses sages conseils; ses associés en affaires vont le manquer; mais vont le manquer surtout les pauvres gens de l'Ouest, qu'il a si longtemps habité, dont il possédait les cœurs à cause de sa bonté et de son caractère généreux.

Je me joins à ceux qui ont déjà pris la parole pour offrir mes sympathies les plus sincères à ses parents éplorés.

L'honorable HENRY A. MULLINS: Honorables sénateurs, c'est avec le plus vif regret que j'appris le décès du sénateur Burns, mon vieil ami et associé. Sur les Prairies on l'appelait communément Pat Burns; nous ne l'appelions pas autrement. J'ai conclu de très nombreuses affaires avec Burns, depuis que nous avons été pionniers ensemble à Minnedosa et dans les environs, dans ma circonscription de l'Ouest canadien, des affaires s'élevant à des milliers de dollars, mais jamais je n'ai eu la moindre dispute avec lui. Je me rappelle une transaction en particulier, la vente du ranch Waldron au sénateur. Le marché fut conclu en deux minutes, et le contrat fut observé fidèlement et dans son intégrité par M. Burns. Sa parole valait de l'or.

Il était vraiment un vieux pionnier de l'Ouest canadien. Depuis l'époque où le transport se faisait par des bœufs, alors que chacun luttait pour son existence, Burns combattit à chaque pied du chemin pour atteindre le poste qu'il finit par occuper et pour édifier l'important commerce qui portait son nom.

Du Manitoba, il émigra sur les grands pâturages de l'Ouest où il fut l'un des pionniers avec mon honorable ami de High-River (l'honorable M. Riley) et il contribua à l'essor de cette contrée. Comme mon honorable ami l'a dit, les pauvres gens vont le manquer. Son cœur était large et tout le monde connaissait la bonté de Pat Burns pour les pauvres de la région qu'il habitait.

Je ferai également quelques observations au sujet de mon autre vieil ami, le sénateur Hocken, que nous avons conduit à sa dernière demeure samedi dernier. J'ai siégé à la Chambre des communes en même temps que lui, et je sais que vous ne pouviez rencontrer de personne plus affable que lui dans les couloirs de la Chambre ou partout ailleurs. J'ai été grandement ému lorsqu'on l'a descendu dans la même fosse que son épouse, dans ce vieux cimetière de Toronto.

La disparition de ces deux vieux pionniers m'a impressionné tellement que je n'ai pu m'empêcher de leur rendre un tribut d'hommage. Nous pouvons difficilement nous passer de ces pionniers en ce moment, honorables sénateurs, car nous en avons besoin plus que jamais dans la crise que nous traversons. Plus que jamais nous devons avoir recours à ces pionniers pour nous aider à diriger la barque de l'Etat dans la bonne voie.

COMITÉ DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je désire vous rappeler que le comité de la banque et du commerce va siéger aussitôt après l'ajournement de la Chambre.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Jeudi 25 février 1937.

Le Sénat re réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

LOI GARANTISSANT DES EMPRUNTS POUR RÉFECTION DE MAISONS

TROISIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 3e lecture du bill nº 11, intitulé: Loi ayant pour objet d'accroître le placement des travailleurs en encourageant la réfection de maisons rurales et urbaines.

L'honorable M. McMEANS: Honorables sénateurs, je ne désire nullement soulever par esprit de parti une opposition contre

le bill en discussion; cependant, je veux savoir du Gouvernement quand on a l'intention de mettre un terme à l'adoption de pareilles lois tutélaires. Il y a quelque temps, j'ai examiné quels résultats l'adoption des mesures de cette nature ont eus sur le pays. Dans la province d'où je viens, le Manitoba, on a adopté une loi, intitulée: Loi concernant la commission du prêt agricole. L'application de cette loi a eu des résultats tellement désastreux que j'aurais honte de les mentionner dans cette Chambre. Un grand nombre de cultivateurs se sont présentés devant la Commission et ont emprunté tout ce qu'ils ont pu. Puis, lorsque arriva le moment d'acquitter les taxes et les intérêts, ils abandonnèrent leurs fermes parce qu'ils étaient en mesure d'en affermer d'autres à bail à bien meilleur marché. Et maintenant, quels bénéfices cette loi a-t-elle accordés? Un autre membre entreprenant du cabinet a présenté la mesure relative aux crédits ruraux sous le régime de laquelle certaines sections de la collectivité devaient élire des membres pour constituer un comité dans le but d'avancer certaines sommes pour l'achat du bétail. Quel a été le résultat? Les pertes subies furent tellement lourdes que je ne me sens pas le courage de citer les chiffres. De plus, on a également adopté une autre loi dite la Winkler Cow Act qui a donné le même résultat. Personne n'a jamais retiré un seul dollar de bénéfice du fait de l'application de ces mesures, au Manitoba. Ces pertes énormes imposent au peuple un très lourd fardeau de taxes. Si les taxes continuent d'augmenter de ce train-là, il se trouvera bientôt très peu de gens capables d'en payer. Je crois savoir que, dans la seule ville de Winnipeg, seulement 30 p. 100 des citoyens paient des taxes.

On se rappelle que le Gouvernement fédéral a avancé une somme de 80 millions de dollars pour le rétablissement des soldats sur des fermes. Je pense que le très honorable leader de la gauche (le très honorable M. Meighen) est responsable de l'adoption de cette mesure. Un an ou deux plus tard, leurs fermes ont été réévaluées et le Gouvernement a perdu environ 40 millions. Ces pertes ne peuvent se rembourser que par des impôts et l'on place ce fardeau sur le citoyen auquel cette loi tutélaire n'apporte aucun bénéfice ni aucun encouragement. Je pourrais mentionner plusieurs autres cas, mais je ne veux pas retenir l'attention de mes honorables collègues. J'ai lu ce projet de loi et je ne puis comprendre comment le particulier va en bénéficier. Pour moi, il serait bien préférable d'adopter une mesure visant à décourager les gens d'emprunter de l'argent. Quand l'honorable leader ministériel a présenté ce projet de loi, je lui ai demandé s'il pourrait donner à la Chambre une idée des frais d'application, mais je n'ai pas obtenu de réponse.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, j'ai répondu à l'honorable membre et je vais répéter ma réponse tout à l'heure.

L'honorable M. McMEANS: Je suis obligé d'accepter la réponse de l'honorable membre, mais je garde un doute sérieux, car il me convaincra difficilement qu'on peut garantir l'énorme montant qui sera prêté sous l'empire de cette loi sans subir de nouvelles pertes et sans augmenter le nombre des fonctionnaires. Je suis porté à croire que l'honorable membre aura changé d'opinion à la prochaine session.

Je le répète, je ne désire pas faire d'opposition violente, mais je soutiens que le temps est venu de mettre fin à cette législation tutélaire; si on ne le fait pas, les contribuables du pays vont être dans l'impossibilité de payer leurs impôts. La vérité est qu'aujourd'hui près de la moitié de la population travaille pour faire vivre l'autre moitié; je veux dire que c'est elle qui est obligée de supporter le principal fardeau de l'administration et des autres frais.

Je crois avoir signalé à l'attention des honorables sénateurs, au cours de la dernière session, un projet de loi présenté dans l'autre Chambre pour réglementer notre vieille amie la poule canadienne. Ce projet de loi a été adopté. Or, d'après les règlements édictés sous le régime de cette loi, les poules ne peuvent pondre que des œufs d'une certaine dimension. Lorsque le bill est venu en cette Chambre, j'ai demandé à l'honorable leader ministériel combien coûterait l'application de ce système de réglementation. J'ai été informé que cela coûterait $200,000 par année. J'imagine que cela coûte davantage aujourd'hui. A ce sujet, j'ai eu connaissance d'un incident survenu à Winnipeg. Une femme des environs qui gardait un petit poulailler échangea deux douzaines d'œufs avec un épicier de l'endroit pour un peu de thé. L'épicier offrit ces œufs en vente sur son comptoir. Un jour ou deux plus tard, un inspecteur du gouvernement se présenta et le fit arrêter en l'accusant d'offrir en vente des œufs d'une dimension moindre que celle prévue dans le règlement et qui ne pouvaient être vendus. Le Gouvernement emploie dans tout le pays des bandes de fonctionnaires chargés d'appliquer les règlements édictés sous le régime de lois tutélaires et le fardeau qui en résulte pour le peuple devient bien près d'être insupportable. J'avertis mon honorable ami de la droite que, si l'on continue à adopter des lois de ce genre, les frais administratifs vont devenir si élevés que nos contribuables ne pourront plus les supporter.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je n'ai pas besoin de répéter pourquoi la Chambre est saisie de ce bill. Nous savons tous que notre pays se voit obligé d'envisager le problème de trouver le moyen de redonner de l'emploi à des centaines de milliers d'ouvriers qui vivent de secours directs aux dépens des autorités municipales et provinciales. La Commission nationale de placement a suggéré ce projet d'encourager la construction et la réfection des maisons afin de stimuler l'industrie du bâtiment et d'autres industries, ce qui augmentera les occasions de travail. Un système semblable, qui se pratique depuis deux ans aux Etats-Unis, a créé un mouvement qui a, jusqu'à un certain point, fait diminuer le chômage. L'amélioration est en partie due au fait que, d'après la loi, les gens des villes et des régions rurales ont pu emprunter des fonds pour réparer leurs habitations, et en partie à la campagne de publicité intensive menée par tout le pays afin d'engager les gens à remettre leurs habitations en bon état et à dépenser des fonds de façon à causer un renouveau d'activité dans l'industrie du bâtiment. Le plan américain est encore à l'état d'expérimentation. Pour notre part, nous ne faisons que commencer. Le gouvernement canadien garantit jusqu'à concurrence de 15 p. 100 les prêts consentis par les banques. Peut-être subira-t-il des pertes, mais comme cette initiative diminuera le nombre d'assistés, l'expérience valait assurément la peine d'être tentée.

Mon honorable ami (l'honorable M. McMeans) veut savoir ce que cela coûtera. Le projet tout entier sera mis à exécution par des comités composés d'hommes de toutes les parties du pays qui sont dévoués au bien public et disposés à prêter leur concours à l'Etat; de ce côté, il n'y aura donc rien à payer. A combien s'élèveront les frais d'application de la loi par le ministère des Finances? Le sous-ministre de ce département, qui a comparu devant le comité, a déclaré qu'il aurait simplement besoin des services de deux ou trois commis additionnels pendant les deux ou trois années d'existence de ce système. C'est ce qui me fait dire qu'il ne coûtera presque rien.

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables collègues, l'honorable sénateur senior de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) s'est opposé à ce projet de loi en prétextant que le Gouvernement va prêter des fonds considérables, et qu'une bonne partie de ces prêts ne sera pas remboursée. Je souhaiterais que la première partie de sa déclaration fût exacte. Je crains que le Gouvernement ne prête que bien peu de fonds.

L'hon. M. McMEANS.

L'honorable M. DANDURAND: Il n'en prêtera pas du tout.

L'honorable M. HAIG: Il va garantir le remboursement de 15 p. 100 des fonds que les banques prêteront. Mais les banques ne vont prêter que bien peu d'argent. Il y a déjà environ six mois qu'on a commencé à mettre ce plan à exécution, et quelle est la situation dans la ville de Winnipeg? Nous constatons que ceux qui possèdent les garanties nécessaires peuvent s'adresser à une banque et emprunter de l'argent sans garantie du Gouvernement, mais que les gens qui n'ont pas de telles garanties ne peuvent obtenir de fonds, avec ou sans la garantie du Gouvernement. Voici ce qui va arriver. D'ici six mois, ou avant ce délai, il va se faire de l'agitation pour que le Gouvernement prête directement les fonds. Par exemple, si, étant en mesure de fournir des garanties et de prouver que ma propriété n'est pas hypothéquée, je puis obtenir des fonds de la banque, et que mon voisin ne puisse le faire parce que sa propriété est hypothéquée et qu'il doit des arriérés de taxes, sa femme lui dira: "Pourquoi ne pouvons-nous pas faire réparer notre maison tout comme la famille Haig?" Il en résultera que le Gouvernement sera forcé de prêter des fonds directement. Gare, alors! Si la chose arrive, l'honorable sénateur senior de Winnipeg (l'honorable M. McMeans) aura été bon prophète. Nous avons jusqu'à ce jour, au Manitoba, consenti plus de prêts du gouvernement que dans toute autre province, en proportion de notre population. Nous avons prêté 10 millions pour des fins agricoles, et nous en avons perdu la moitié. Nous avons avancé 3 millions sur des crédits ruraux, et tout perdu. Et nous avons perdu encore bien plus en essayant de faire rembourser le montant original. Il en sera de même ici. Les citoyens de Winnipeg se demandent de plus en plus, déjà, comment il se fait que lorsque l'Etat garantit les prêts et que la banque ne court aucun risque, un homme peut emprunter de la banque pour la réfection de sa maison, alors qu'un autre en est incapable.

Je m'oppose à ce bill. Ce n'est que du camouflage, qui induit le peuple en erreur. A moins que le Gouvernement ne consente à avancer l'argent directement,—ce qui équivaudra à le donner—cette mesure législative ne fera aucun bien.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis heureux d'entendre dire que les pertes de l'Etat seront insignifiantes sous le régime de cette loi.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur senior de Winnipeg (l'honorable

M. McMeans) a fait allusion à ce que coûtera la mise en vigueur de ce projet. J'ai mentionné ce sujet il y a quelque temps, et j'ai reçu une lettre me mettant au courant du personnel de cette commission et de ses appointements. Ce renseignement est réellement surprenant. Je n'ai pas cru cette lettre vraisemblablement exacte, et je ne la lirai pas ici avant que je la sache juste.

L'honorable M. DANDURAND: On a posé une question dans l'autre Chambre sur le coût de la commission, et la réponse apparaît au hansard

Le très honorable M. MEIGHEN: Mentionne-t-elle le traitement de chaque fonctionnaire, permanent ou temporaire? La lettre fournit des renseignements apparemment authentiques, mais je ne puis le croire, vu toute la confiance que m'inspire le président.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai lu la réponse, mais je l'ai peut-être vue dans les journaux plutôt que dans le hansard. Le nom du président y était mentionné, mais j'ai lu en même temps qu'il ne reçoit pas un sou.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je sais qu'il ne touche rien.

L'honorable M. DANDURAND: Les autres fonctionnaires étaient mentionnés également, ainsi que les sommes représentant leurs frais de voyages. Nul traitement n'était indiqué, je crois, mais la liste que j'ai vue n'était peut-être pas complète. Libre à mon très honorable ami d'insérer une question à l'ordre du jour afin qu'il ait une réponse.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je puis la poser dès maintenant, et elle sera incluse dans les *Débats*. Il est donc inutile de l'insérer à l'ordre du jour. Ce que je désire est une liste des fonctionnaires, avec les appointements de chacun d'eux.

L'honorable M. DANDURAND: S'il y en a.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et aussi une liste des divers comités avec les rémunérations de tous leurs membres. La lettre que j'ai reçue fait allusion au comité de la jeunesse, qui m'a toujours fait rire. On a nommé un comité spécial, comme si le problème de trouver du travail pour les jeunes gens était différent pour les autres citoyens. On m'a dit qu'un grand nombre de personnes font partie de ce comité, et qu'elles reçoivent $10 par jour, et leurs dépenses en plus. Il y a, en outre le comité des femmes, ce qui m'amuse également.

Le très honorable M. GRAHAM: C'est un autre comité de la jeunesse.

Le très honorable M. MEIGHEN: Peut-être. Mais les appointements que l'on m'a mentionnés ne sont pas petits; ils sont assez grands. On dit que le personnel de ce comité est également fort nombreux. Puis, m'a-t-on dit, il y a un conseiller quelconque qui touche $625 par mois, et un autre qui reçoit à peu près le même montant. On s'est fort ingénié à donner des titres distincts à ces gens.

L'honorable M. DANDURAND: Sur quel document mon très honorable ami se base-t-il?

Le très honorable M. MEIGHEN: Sur la lettre que j'ai reçue.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami ferait mieux d'attendre des renseignements authentiques.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le répète, je ne lis pas cette lettre parce que je ne puis réellement ajouter foi aux chiffres qu'elle mentionne. Si le leader du Gouvernement veut bien se procurer la liste des fonctionnaires, avec leurs titres appropriés et honorifiques, de même que leurs appointements moins appropriés et honorifiques, nous connaîtrons les faits.

L'honorable M. DANDURAND: Je promets toute cette liste à mon très honorable ami. S'il ne la croit pas complète, je m'efforcerai d'obtenir les renseignements qui manqueraient.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je sais qu'elle sera complète.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, avant que ce bill soit lu pour la troisième fois, je désire dire quelques mots. Après le dépôt de cette mesure dans l'autre Chambre, je me suis demandé quelle attitude j'assumerais à son sujet. Depuis un an ou deux on a présenté tellement de projets de loi d'une nouvelle nature au Parlement et dans les législatures que j'ai commencé à croire que j'étais peut-être moins renseigné sur les questions sociales et financières, et je me demandais si je n'étais pas assez moderne. Maintenant, j'approuve les observations de l'honorable sénateur senior de Winnipeg (l'honorable M. McMeans). Il me semble que notre Parlement et les législatures s'écartent de leur voie pour présenter des mesures dans le but de vouloir remédier aux conditions actuelles. Je suis peut-être réellement de la vieille école, car je suis d'avis que la législation ne ramènera jamais notre pays où il devrait être. Nous devons adopter l'ancienne méthode d'un travail ardu pour le retour de la prospérité.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF: Et de l'économie également. Tous savent que si l'on a la chance de se procurer facilement l'argent de l'Etat, on n'est que trop enclin à en profiter. Personne, en cette Chambre et dans tout le pays, n'est plus sympathique que moi à la masse du peuple. Je ne veux pas me vanter de la manière dont j'ai travaillé depuis quarante-cinq ans, mais, certainement, personne n'osera jamais dire que je suis collet monté, ou que je suis né avec une cuiller d'argent dans la bouche.

L'honorable M. LAIRD: Et votre titre d'"amiral"?

L'honorable M. DUFF: Eh! bien, c'est mon travail opiniâtre et mes services au pays qui m'ont valu ce titre.

D'abord, honorables sénateurs, je ne crois pas que ce projet de loi soit bien utile. Deuxièmement, c'est une autre de ces mesures qui tendent à faire croire aux gens—qu'il s'agisse d'un homme se chicanant avec sa femme le matin, ou de quelque chose de plus sérieux—qu'ils n'ont qu'à s'adresser au gouvernement pour remettre leurs affaires en bon ordre. Je vous le dis, honorables collègues, abstenons-nous de lois de cette nature relatives à des prêts pour des fins agricoles, pour réfection de maisons, et le reste. Je souhaite que toutes les maisons du pays soient joliment peinturées, avec un nouveau toit, une salle de bain, un calorifère à air chaud ou à eau chaude—le calorifère à air chaud serait préférable—et avec toutes les améliorations modernes. Mais vous conviendrez avec moi, qu'en définitive, le seul moyen d'améliorer son logis, tout en tenant la tête haute, est d'en payer les frais avec l'argent que l'on gagne soi-même.

Les honorables sénateurs se rappelleront que les saintes Ecritures nous disent qu'un certain Personnage fut conduit sur le sommet d'une haute montagne, où on lui dit en lui montrant tout l'univers qu'il ne tenait qu'à lui de le posséder, à certaines conditions. Il me semble qu'avec des mesures législatives de cette nature notre Parlement et les législatures montrent certaines choses au peuple en essayant de le tenter. Le danger que je prévois est que des gens qui en sont incapables chercheront à emprunter des banques $500, peut-être, ou $1,000 ou $2,000, en acceptant de payer un intérêt de 6¾ p. 100, et si les banques consentent ce prêt...

L'honorable M. HAIG: Elles refuseront.

L'honorable M. DUFF: J'en doute, et si elles ne veulent pas prêter, cette loi sera inutile.

Je crains que le bill ne tente nombre de personnes de faire des dépenses au delà de leurs moyens, et qu'elles ne puissent rembourser en trois ou cinq ans, comme le prévoit la loi. Nous ne devrions pas encourager les gens à s'endetter ainsi. Nous ne devrions pas adopter un bill qui dit aux banques: "Si vous voulez courir un risque et trouver des endosseurs pour les billets de ces emprunteurs, le gouvernement canadien viendra à votre rescousse si les billets ne sont pas payés".

Je n'hésite pas à dire que c'est une mesure défectueuse. Cependant, je lis dans les journaux que les citoyens les plus intelligents du pays tiennent des assemblées un peu partout, en exhortant les citoyens à améliorer leurs maisons en vertu de ce projet de loi. Mais je remarque, dans ma province surtout, que les hommes qui font partie des comités, et sont tout particulièrement intéressés à l'adoption du bill, sont des quincailliers ou des marchands de poêles, de baignoires, de calorifères ou d'autres articles dont on aurait besoin en plus grandes quantités si ce bill devenait loi.

Je le répète, honorables sénateurs, cette mesure est, à mon sens, absolument mauvaise. Au lieu d'encourager les citoyens du pays à se suffire à eux-mêmes, à réparer leurs maisons en comptant sur eux-mêmes, et à pratiquer l'économie, ce projet de loi aurait pour résultat de rendre nos concitoyens les subordonnés de l'Etat, des banques et d'autres institutions de prêt. C'est un palliatif, et non un remède, et dès que les petites sommes empruntées en vertu de ce bill auront été dépensées, les ouvriers seront encore sans travail. Nous voulons une législation qui assure des emplois permanents, au lieu d'expédients temporaires. Je désire donc proposer, en amendement, que ce bill ne subisse pas maintenant sa troisième lecture, mais qu'il soit renvoyé à six mois.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, ayant déjà dit que je suis en faveur de cette mesure, je pense que, maintenant qu'elle est sérieusement attaquée, je dois indiquer les raisons pour lesquelles je maintiens mon attitude. D'habitude, j'approuve en entier les sentiments exprimés par l'honorable préopinant (l'honorable M. Duff) et par les honorables sénateurs de Winnipeg (les honorables MM. McMeans et Haig). Je ne doute nullement que nous soyons allés trop loin dans nos efforts pour établir des organismes financés par l'Etat sous la direction de citoyens, ça et là dans tout le pays. J'ignore quel ministère a inauguré le système des prêts agricoles, bien que je m'en doute, mais je suis convaincu que ce système est absolument défectueux et n'aurait jamais dû être créé. Je ne saurais prédire jusqu'où il va nous mener. Sous le régime précédent, j'ai exprimé cette opinion lorsque les bills relatifs aux prêts agricoles étaient discutés par cette Chambre.

Je crains que si la politique concernant les prêts agricoles est maintenue, elle ne sape toute la méthode des finances agricoles du Canada. Pareille éventualité serait désastreuse.

Et vous me demandez pourquoi je suis en faveur de cette mesure? Eh bien, des circonstances extraordinaires justifient des mesures extraordinaires, quand elles sont sagement conçues. Nous avons connu une crise sombre et des plus accablantes qui a semblé figer l'initiative de nos gens et qui a donné lieu à une période de stagnation dans toutes les industries. Les effets, surtout d'ordre psychologique, se sont fait de plus en plus sentir à mesure que la dépression suivait son cours. Nous le savons tous, nos grandes industries donnaient autrefois du travail à un grand nombre de ceux qui sont aujourd'hui sans emploi. Or, ce sont ces industries que nous devons remettre sur pied. Au plus creux de la dépression, les employés des industries que nous appelons les premières industries, celles qui produisent ou fabriquent des substances alimentaires et le reste, étaient en grande partie occupées. Quand la crise se fut un peu atténuée il n'y avait pas beaucoup de chômeurs parmi cette classe de la main-d'œuvre. Le chômage dans nos grandes industries, celles de la construction et ainsi de suite, continua à se faire sentir et prit même des proportions considérables.

Les Etats-Unis attaquèrent le problème de ranimer et stimuler l'industrie de la construction et ils réussirent à améliorer la situation. Le gouvernement de ce pays entreprit la mise à exécution d'un programme fédéral de construction, prenant les fonds nécessaires dans le trésor fédéral. Nous avons lancé notre propre programme d'une façon bien plus modeste et, à mon avis, bien plus sage. D'après les résultats que les Etats-Unis ont obtenu jusqu'ici, j'ai l'impression—si mon opinion vaut qu'on se donne la peine de l'écouter—que ce pays va se trouver un bon jour dans le bourbier.

Le gouvernement des Etats-Unis a aussi adopté en quelque sorte la ligne de conduite que nous pouvons reconnaître dans cette mesure. Nous confions à ceux qui sont les plus compétents pour rendre une décision, et qui en même temps sont exposés à y perdre quelque chose, la tâche de décider si la personne qui demande un emprunt est digne d'obtenir du crédit d'après son dossier, son caractère, sa position et nous leur disons: " Si vous voulez aider ceux que vous croyez dignes d'obtenir du crédit, nous garantirons le montant de vos pertes jusqu'à concurrence de 15 p. 100."

Le plan que propose ce projet de loi aura probablement pour résultat le choix de personnes qui méritent d'obtenir du crédit, de sorte que l'Administration ne perdra par conséquent pas grand'chose. Si, au moyen de cette faible perte, nous réussissons à imprimer un petit mouvement à l'industrie de la construction au Canada, l'effort en vaut la peine, à mon avis, car je crois que d'autres résultats de tous genres en découleront et justifieront cette dépense.

L'honorable M. DUFF: Mon très honorable ami ne croit-il pas que ce plan d'amélioration ne sera que temporaire? S'il devait être permanent, je serais d'accord avec lui.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne crois pas du tout qu'il doive être permanent. Si ce plan fonctionne bien, nous en connaîtrons les résultats d'ici deux ans. Il mettra en marche l'industrie de la construction. Nos gens contracteront l'habitude et il se fera plus de travaux de construction qu'auparavant, au bénéfice de l'industrie. Je sais que c'est là le but du président de la Commission nationale de placement, car je l'ai entendu parler au Canadian Club de Toronto, il y a quelques semaines. Personne, à mon avis, n'est mieux en état de mettre ce plan à exécution, bien que je ne comprenne pas pourquoi le Gouvernement n'ait pas entrepris cette tâche lui-même. J'aime ce plan. L'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) a bien raison de dire que ces travaux n'exigeront pas la dépense de fonds considérable du trésor. Et c'est tant mieux. Ce plan, à mon avis, nous offre de bonnes raisons d'espérer qu'il imprimera le mouvement initial à notre industrie de la construction. Or, s'il en est ainsi, cette classe de la main-d'œuvre qui autrement devrait attendre probablement encore longtemps trouvera plus vite de l'emploi.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, je comprends que nous parlons sur la proposition demandant que le projet de loi soit lu pour la 3me fois.

L'honorable M. DANDURAND: Non, sur l'amendement.

L'honorable M. MURDOCK: Quelqu'un a-t-il appuyé l'amendement et sommes-nous à le discuter?

Le très honorable M. MEIGHEN: Cet amendement n'a pas encore été appuyé, mais il le sera, je crois.

Son Honneur le PRÉSIDENT: La proposition maintenant en discussion est celle qui a trait à la 3e lecture du projet de loi modifié.

L'honorable M. DANDURAND: Il y a un amendement demandant que la 3e lecture du projet de loi n'ait pas lieu maintenant, mais soit renvoyée à six mois.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Je n'ai pas encore reçu le texte de l'amendement.

L'honorable M. DANDURAND: Mais il y a une motion dans ce sens.

L'honorable M. MURDOCK: Elle n'a pas été appuyée, que je sache.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne l'ai pas appuyée.

L'honorable M. DANDURAND: Dans ce cas, il n'y a pas d'amendement.

L'honorable M. MURDOCK: C'est ce que je voulais établir avant de faire quelques observations. Le Sénat discute en ce moment la proposition demandant que le projet de loi, modifié, soit lu pour la 3e fois.

Je partage pleinement certaines opinions émises par des honorables Sénateurs que le Parlement du Canada et d'autres parlements sont allés un peu trop loin et ont renversé le vieil adage qui dit que le Seigneur aide ceux qui s'aident eux-mêmes. Dans le passé, nous sommes allés trop loin pour essayer d'aider, à ce que nous savons, ceux qui ne se sont pas montrés raisonnablement disposés à s'aider eux-mêmes.

J'ai analysé les dispositions du présent projet de loi au meilleur de ma connaissance et je n'estime pas qu'il s'agit d'une mesure visant au débours de fortes sommes des deniers publics pour l'exécution de certains travaux de construction dans les différentes parties du Canada. Si j'ai bien compris la teneur du bill, le Gouvernement s'engage à collaborer avec les banques et les autres institutions financières du pays qui sont disposées à prêter de l'argent en vue de construire des édifices, de refaire des maisons et, suivant la remarque qu'a faite un honorable sénateur, de les repeindre et d'installer une nouvelle tuyauterie, en un mot exécuter divers autres travaux de réparations qui s'imposent peut-être dans certaines maisons canadiennes. Le bill en discussion assure aux banques l'occasion de prêter des fonds à certaines personnes solvables. Le hasard a voulu que je sois au fait de la situation d'un Canadien qui...

L'honorable M. HAIG: L'honorable sénateur me permet-il de lui poser une question?

L'honorable M. MURDOCK: Oui.

L'honorable M. HAIG: Les banques ne pourraient-elles pas avancer des fonds à des personnes solvables sans l'adoption du présent bill?

L'honorable M. MURDOCK: Elles le pourraient, cela va de soi; mais j'estime que, dans les circonstances que le Canada traverse depuis quelques années, le Gouvernement devrait dire: "Ainsi soit-il. Nous sommes avec vous et nous allons vous appuyer jusqu'à concurrence de 15 p. 100, si la chose est nécessaire". La mesure en discussion ne vise nullement à avancer des fonds à Tom, Dick ou Harry. Sous l'empire des dispositions du présent bill, si j'ai bien compris, personne ne peut obtenir de fonds à moins qu'il puisse établir à la satisfaction de la banque ou de toute autre institution financière qu'il occupe un emploi permanent, qu'il touche un traitement régulier hebdomadaire, mensuel ou annuel et qu'il convient de consacrer un certain montant de ce traitement au remboursement de ce prêt.

J'allais dire tout à l'heure que le hasard a voulu que je connaisse un bon Canadien—son nom est bien connu de tous les honorables sénateurs qui m'écoutent, qui ne pourrait contracter un emprunt sous le régime du bill en discussion. Pour quelle raison? C'est que, par malheur, il n'a pas d'emploi et ne peut promettre: "Le mois prochain ou l'année prochaine, je vous rembourserai à même mes revenus tant par semaine, par mois ou par année".

Je ne puis comprendre certaines des objections qu'a soulevées l'honorable sénateur senior de Winnipeg (l'honorable M. McMeans). Suivant moi, le bill vise à encourager les institutions financières à aider à la réfection ou à l'amélioration des maisons de nos concitoyens dans les différentes villes et les différents villages et, dans les circonstances, le moins que l'on puisse faire, semble-t-il, c'est de collaborer jusqu'à concurrence de 15 p. 100. Si l'on n'accomplit rien en vertu de ce bill, ainsi qu'un honorable sénateur l'a déclaré, nous n'avons guère à nous tracasser. Il est à présumer que les banques seront aussi zélées que d'habitude pour surveiller leurs intérêts; elles exerceront la même prudence afin de ne consentir des prêts qu'aux gens qui seront probablement en mesure de les rembourser.

Je ne crois pas que nous puissions collaborer avec l'industrie de la construction ainsi qu'avec les milliers de Canadiens qui ont laissé détériorer leurs maisons, au cours des dernières années, à moins que nous adoptions la mesure en discussion. Nous aurons alors l'occasion de nous rendre compte de la façon dont la loi fonctionnera. L'année prochaine, il peut se faire que quelques-unes des prédictions de mes honorables amis se soient réalisées; nous aurons peut-être la preuve que nous avons commis une autre erreur; cependant, advenant que nous nous serions trompés, l'erreur ne sera pas aussi coûteuse que d'autres dont il a été question cet après-midi.

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM: Honorables sénateurs, il est essentiel, à mon avis, de ne pas perdre de vue l'objet réel que vise le présent bill.

Des SÉNATEURS: Très bien; très bien.

Le très honorable M. GRAHAM: Le principal but visé, ce n'est pas la réparation ni la réfection des maisons, mais bien de procurer de l'emploi, grâce à l'exécution de ces travaux. Cette assertion est peut-être désagréable, mais pour quiconque habite à proximité de la grande route et dont les membres de la famille passent une bonne moitié de leur temps à répondre aux gens qui viennent sonner à la porte et réclamer des vivres ou du travail, nous sommes en frais d'aider, semble-t-il, à développer une collectivité non pas de travailleurs mais de fainéants.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien; très bien.

Le très honorable M. GRAHAM: J'ai eu l'occasion, dernièrement, au cours d'une semaine que j'ai passée chez moi, de me rendre compte du nombre de passants qui arrêtent et demandent du travail. Sur seize quémandeurs, un seul a demandé de l'emploi et il a eu bien soin de se présenter le soir, alors qu'il avait tout lieu de supposer qu'il ne trouverait rien à faire. Et le plus triste en tout cela, c'est que les jeunes gens appartenant à des familles assistées en viennent à croire que la Société doit les faire vivre sans qu'ils soient tenus de travailler. Voilà qui n'est pas de nature à développer leur virilité.

Si le bill en discussion aide à procurer des emplois aux gens qui veulent travailler, ce sera autant de fait pour arrêter l'avalanche de chômeurs et de jeunes gens qu'attire une vie de désœuvrement. Cela crève le cœur de voir deux ou trois jeunes garçons dont les parents chôment, sonner à votre porte et mendier; ils ont pris la résolution de gagner leur vie de cette triste façon. Les municipalités adoptent des règlements édictant que les mendiants n'ont pas le droit de passer de porte en porte. Les règlements de cette nature exercent un effet préventif de temps à autre, mais la procession de maison en maison se continue. A Brockville, ma résidence reçoit sa part d'attention, et lorsque je viens à Ottawa je me rends compte que l'on a découvert que l'endroit n'est pas mauvais pour qui cherche de l'aide.

Ce projet de loi a pour objet d'engager les gens à se remettre au travail, à reprendre des habitudes de vie normale comme citoyens au lieu de compter sur les voisins. Je préférerais donner $100 pour aider un homme à se trouver une occupation que de fournir $10 pour le soutenir dans l'oisiveté. Il vaut mieux pour le pays qu'il soit occupé. Je ne crois pas cette mesure exagérée. Admettant qu'elle comporte des dépenses, elle sera pour ceux qui fournissent les matériaux une occasion de se remettre au travail, et il est possible que certains d'entr'eux y trouvent suffisamment leur compte pour leur permettre d'obtenir un emprunt en vertu de cette loi pour améliorer leurs maisons. J'approuve fortement quoi que ce soit qui puisse, en tout bon sens, pousser les gens à se remettre à l'ouvrage.

L'honorable THOMAS CANTLEY: A mon avis, honorables sénateurs, ce projet de loi est favorable aux constructeurs d'automobiles et aux garagistes. L'argent que l'on aurait dû placer sur des maisons et dépenser à leur entretien a été dissipé en achetant des automobiles qui sillonnent tout le pays. Je suis parfaitement convaincu que si ce n'était de cela ce projet de loi n'aurait jamais vu le jour.

L'honorable ANTOINE J. LEGER: Je désire signaler à votre attention l'article 10 de ce projet de loi, Voici:

...quiconque fait, dans une demande de prêt pour réfection de maison, une fausse déclaration...

Vous observerez que l'on y emploie le mot "fausse" et non pas "frauduleuse." En vertu de cet article quelqu'un qui agirait de la meilleure foi du monde pourrait être, et tout probablement, serait trouvé coupable. Suivant la lettre de cet article, il ne saurait être question de "scienter" ou de "mens rea". Si la déclaration est fausse, il est coupable. Je suggère que l'article soit modifié de la façon suivante:

...qu'il sait être fausse.

De la sorte cette mesure serait conforme à presque toutes, sinon à toutes nos lois pénales.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne serais pas disposé à admettre une telle modification. Cet article, tel qu'il est, est très clair.

...quiconque fait, dans une demande de prêt pour réfection de maison, une fausse déclaration sur un point important...

et le reste, est passible. . .Lorsqu'il fait sa déclaration ou son exposé, il parle en connaissance de cause.

L'honorable M. CALDER: Tout au moins, il est censé le faire.

L'honorable M. DANDURAND: Il sait ce à quoi il s'engage, et je le tiendrais responsable de la déclaration dont il doit tirer profit. Il peut être traduit devant les tribunaux s'il fait une fausse déclaration "sur un point important," ou s'il "se sert du produit d'un prêt pour réfection de maison autrement que pour payer des réparations, changements ou additions à la maison rurale ou urbaine dont il est le propriétaire spécifié dans sa demande de prêt." Je ne vois pas que nous ayons rien à y ajouter. Cela nous suffit. Il est censé savoir que la déclaration qu'il fait est vraie.

L'honorable JAMES MURDOCK: Nous devons sûrement comprendre qu'il lui serait impossible d'obtenir un emprunt à moins de déclarer que son objet est de quelque manière la réfection de sa maison. C'est sûrement ce que l'on veut dire. S'il affecte plus tard cet argent à autre chose—à ses dépenses d'auto ou d'entretien, comme l'a suggéré l'honorable sénateur de New Glasgow (l'honorable M. Cantley)—sa déclaration est fausse. Voilà pourquoi, selon moi, le mot "fausse" est employé. Il ne lui était pas possible d'obtenir l'emprunt à moins qu'il ne soit affecté à quelque réfection de maison, et s'il affecte l'argent à quelque autre fin, sa déclaration est fausse.

L'honorable M. LÉGER: Il nous reste encore à voir comment la loi fonctionnera en pratique en ce qui touche aux prêts, mais je n'ai aucun doute qu'entre autres nombreuses questions celle-ci sera posée: "Etes-vous propriétaire de ce terrain?" Au cours de ma carrière d'avocat, j'ai connu un homme qui a construit une maison sur un terrain qui ne lui appartenait pas. Le fait est que ce n'est qu'après plusieurs années qu'il découvrit qu'il avait construit sur la propriété d'autrui. Une telle situation permettrait de trouver un homme coupable en vertu de cet article. Je cite ce cas extrême pour faire voir qu'il pourrait surgir bien des cas où un homme agissant de bonne foi pourrait être trouvé coupable devant cette loi. Un homme peut fort bien croire que toutes les déclarations qu'il fait sont vraies, nonobstant quoi il se peut que l'on découvre plus tard que quelques-unes, sans qu'il y soit pour rien, sont tout à fait fausses. Il serait alors déclaré coupable. C'est le motif de mon opposition à cet article. Je ne me propose aucunement de débattre la question. Je ne fais que la soulever et m'en remettre au Sénat du soin de prendre une décision.

(La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 3e fois.)

Son Honneur le PRÉSIDENT: Désirez-vous, honorables sénateurs, adopter ce bill maintenant?

Le très honorable M. MEIGHEN: Puis-je profiter de cette occasion pour parler de nouveau des membres et du personnel de la Commission? L'honorable sénateur de Westmorland (l'honorable M. Black) a appelé mon attention sur le hansard de l'autre Chambre, page 354, qui contient certaines questions et les réponses à ces questions, mais elles n'embrassent pas tout le sujet. Voici les questions:

1. Quel est le personnel de la Commission nationale d'emploi?
2. Quels salaires a-t-on versés durant l'année 1936?

3. Quel est le tarif annuel de salaire de chacun?
4. Quelle somme totale d'argent a-t-on dépensée pour cette Commission, ou a-t-elle été dépensée par elle?

Les honorables sénateurs verront que les trois premières questions ne demandent pas de détails relatifs à aucun des appointments, excepté ceux des membres de la Commission. Quant à ces derniers, les renseignements sont fournis. La quatrième question demande le total. Je dirai, incidemment, qu'il se chiffre à $94,562.55 jusqu'à la fin de l'année. J'aimerais connaître les appointements du personnel sous les ordres de la Commission. Parmi les membres de la Commission, M. Purvis et M. McLean n'ont, apparemment, rien touché; M. Alfred Marois a reçu une somme assez peu élevée, et M. Tom Moore en a touché une assez considérable. Nous voyons également les noms de Mme Sutherland, de M. McIntosh et de M. E. J. Young, mais les renseignements donnés à l'autre Chambre ne répondent nullement à la question que j'ai posée au leader du Gouvernement.

L'honorable M. DANDURAND: J'obtiendrai les renseignements nécessaires.

(Le bill est adopté).

BILL RELATIF AUX PORTS ET JETÉES DE L'ÉTAT

Le très honorable M. GRAHAM, président du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports, présente le rapport du comité sur le bill 9, loi modifiant la loi des ports et jetées de l'Etat, et propose son adoption.

La motion est adoptée.

TROISIÈME LECTURE RÉSERVÉE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, connaissant les vues de l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), je ne crois pas pouvoir accepter la troisème lecture immédiate de ce bill. Je ne le juge pas important du point de vue du Gouvernement, et je demande qu'il soit réservé jusqu'à la semaine prochaine.

L'honorable M. DANDURAND: Mardi prochain.

(La 3e lecture est réservée.)

BILL DES ZONES FRANCHES DE COMMERCE ÉTRANGER

SÉANCES DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK: Avant l'appel de l'ordre du jour, je désire faire une brève déclaration. A la dernière séance du comité

de la banque et du commerce, il fut décidé de se réunir de nouveau à dix heures et demie mardi matin pour l'étude du bill des zones franches de commerce étranger. Depuis, cependant, ceux qui désirent témoigner ont fait des observations, disant qu'ils ne peuvent être ici à cette date. Le comité ne reprendra donc pas son examen du bill des zones franches de commerce étranger avant dix heures et quart mercredi matin. J'ajouterai qu'il sera inutile pour les témoins de l'extérieur d'être présents à cette date, vu que le comité s'est déjà engagé à étudier divers autres bills à dix heures et demie. Le comité se réunira donc, pour discuter le bill des zones franches de commerce étranger, à dix heures et quart, mercredi, alors qu'il remettra probablement à plus tard une plus ample étude de ce bill.

L'honorable M. MURDOCK: Pas de séance mardi matin?

L'honorable M. BLACK: Pas de séance mardi matin.

IMPORTATION DE GRAINS AU CANADA

ORDRE DE DEPÔT DE DOCUMENTS

L'honorable M. DUFF propose:

Que soit émis un ordre du Sénat pour la production d'un état indiquant:

1. De quel pays a-t-il été importé du grain au Canada?
2. Quelle quantité de grain a été importée au Canada, en l'année civile 1936?
3. A quels ports canadiens cette denrée a-t-elle été déclarée en ladite année, et quelle quantité a été déclarée à chaque port?
4. Quels sont les droits du Tarif douanier canadien pour la valeur imposable sur le grain importé au Canada par les fabricants de farine de grain et d'autres produits du grain?
5. Quels sont les droits du Tarif douanier canadien pour la valeur imposable sur le grain importé au Canada par les cultivateurs et par les éleveurs d'animaux de ferme, volaille, etc.?
6. Quelle quantité de grain les fabricants, cultivateurs et autres ont-ils importée au Canada, en l'année civile 1936?
7. Le droit douanier sur le grain a-t-il été remis, en tout ou en partie, pendant l'année civile 1936?
8. S'il a été remis, en vertu de quelle autorité cette remise de droit a-t-elle été faite?
9. Quelle est la date de cette remise?
10. Le droit a-t-il été réimposé? A quelle date?
11. Quelle quantité de grain a été importée durant la période de remise, et quelle quantité à chaque port d'entrée?
12. Quelle quantité du grain importé durant la période de remise a été transformée en farine de grain durant ladite période?
13. Quelle quantité de grain ont, durant ladite période, importée les cultivateurs et les éleveurs d'animaux de ferme, volaille, etc.?
14. Le prix du grain et de la farine de grain est-il resté stable pour le consommateur, ou a-t-il fluctué durant la période de remise du droit, par rapport au prix avant la remise et après la réimposition du droit?
15. Quelle quantité du grain importé durant la période de remise du droit les importateurs, fabricants et autres détiennent-ils encore, à la présente date?
16. Le droit sur le grain est-il réglé d'après les "Conventions d'Ottawa"?
17. S'il est ainsi réglé, d'après quelle clause, ou quelles clauses, de ces Conventions?
18. Le gouvernement a-t-il reçu des plaintes, ou des renseignements, à l'effet que du grain importé durant la période de remise de droit était détenu, ou accumulé, afin d'exiger du consommateur un prix plus élevé?

(La motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, présente les bills suivants, qui sont lus pour la première fois:

Bill V, loi pour faire droit à Clara Emily Taylor Elkin.

Bill W, loi pour faire droit à Yetta Ginsburg.

Bill X, loi pour faire droit à Marguerite Emily Coombe Low.

Bill Y, loi pour faire droit à Mary May Rowell Thom.

Bill Z, loi pour faire droit à Eva Josephine Millicent Good Ross.

Le Sénat s'ajourne au mardi 2 mars, à huit heures du soir.

SÉNAT

Mardi 2 mars 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

TARIFS—MARCHANDISES

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. SUTHERLAND demande au Gouvernement:

1. Combien de tarifs-marchandises spéciaux et combien de tarifs-marchandises concurrents la Commission des chemins de fer du Canada, a-t-elle accordés ou approuvés en chacune des années terminées le 31 décembre 1935 et 1936?
2. Que représentait, en dollars, la réduction du tarif normal établi par la Commission, pour le tarif spécial et pour le tarif concurrent?
3. Quel est le millage ferroviaire approximatif actuellement en exploitation, sous chaque classification des tarifs-marchandises: tarif normal, tarif spécial et tarif concurrent?
4. Qu'est-ce qui constitue les points concurrents, d'après l'interprétation de la Commission?

L'honorable M. DANDURAND: La demande de renseignements de l'honorable sénateur a été soumise aux commissaires des chemins de fer par le ministère des Transports, et j'ai ici une copie de leur réponse. L'honorable sénateur n'a pas compris, je crois, la somme de travail que comporterait la réponse à sa demande, et il se peut que la réponse diffère quelque peu de celle à laquelle il s'attendait. Adressée à M. George W. Yates, sous-ministre adjoint et secrétaire du ministère des Transports, elle commence par citer en entier la demande de renseignements, puis continue:

J'ai reçu instruction de vous apprendre que, étant donné son personnel actuel, la division du trafic de la Commission ne peut répondre à cette demande. Après en avoir examiné soigneusement le texte, elle croit qu'il faudrait au moins six mois à tout le personnel de la division du trafic pour fournir les renseignements demandés.

La réponse à la première question nécessiterait probablement un examen de plusieurs millions de tarifs différents inclus dans les dossiers de 1935 et 1936. Si le renseignement était donné, il serait de vieille date, car plusieurs des tarifs sont changés tous les jours de travail de l'année. Les tarifs spéciaux ou concurrents soumis à la Commission varient entre quelques-uns et plusieurs centaines, et durant le mois de janvier 1937 deux compagnies de chemins de fer seules ont soumis cent soixante de ces tarifs à la Commission.

Le première question fait allusion aux tarifs spéciaux et concurrents "accordés ou approuvés" par la Commission. Il n'est pas nécessaires que les tarifs-marchandises spéciaux et concurrents soient formellement approuvés ou accordés par la Commission. Voir les articles 328 à 331 de la loi des chemins de fer.

Quant à la deuxième question, si elle embrasse le trafic réel des chemins de fer en 1935 et 1936, ce renseignement ne se trouve pas dans les archives de la Commission. La plus grande partie du trafic-marchandises du Canada, soit environ 95 p. 100, n'est pas sujette, et ne l'a jamais été, aux tarifs-marchandises réguliers.

En ce qui concerne la quatrième question, les points concurrents sont des points touchant lesquels deux compagnies de transport ou plus sont en concurrence pour le transport des marchandises.

Votre dévoué,
P.-F. Baillargeon,
Secrétaire de la Commission des chemins de fer.

Je conseillerais à mon honorable ami de consulter le secrétaire du ministère, M. Yates, afin de savoir si certains des renseignements qu'il désire ne peuvent être obtenus facilement sous une autre forme.

COMMISSION NATIONALE DE PLACEMENT

RÉPONSE À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Lhonorable M. DANDURAND: Je désire répondre à une demande de renseignements—ell n'apparaît pas au Feuilleton—de la part de mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) sur le...

Le très honorable M. MEIGHEN: Le bill garantissant des emprunts pour réfection de maisons?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Voici cette demande:

1. Quel est le personnel de la Commission nationale de placement?
2. Quels appointements ont été payés en 1936?
3. Combien chaque membre reçoit-il par année?
4. Quel montant total a été dépensé pour ou par cet organisme?

Mon très honorable ami me dira-t-il si ces questions comprennent toute sa demande de renseignements?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses:

1. L'état "A" ci-joint répond à cette question.
2. Voir l'état "A".
3. Voir l'état "A".

Je produis l'état "A", mais comme il est long, je ne le lirai pas. Il sera inséré au hansard.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je regrette qu'il soit long.

L'honorable M. DANDURAND: Il est long, mais mon très honorable ami constatera peut-être qu'il montre que la Commission n'est pas aussi coûteuse qu'il le croyait.

Quant à la quatrième question, on cherche de plus amples renseignements afin d'y répondre convenablement. Ce renseignement comprendra le montant total dépensé jusqu'au 31 janvier 1937, y compris le coût de l'inscription nationale des chômeurs assistés.

L'honorable M. HARDY: L'honorable sénateur verra-t-il à ce que les chiffres soient insérés dans le compte rendu de ce soir?

L'honorable M. DANDURAND: Ils le seront.

Voici l'état "A":

COMMISSION NATIONALE DE PLACEMENT

RÉMUNÉRATION, APPOINTEMENTS ET DÉPENSES DES COMMISSAIRES, DES MEMBRES DU COMITÉ ET DU PERSONNEL DE LA COMMISSION JUSQU'AU 31 JANVIER 1937

Les commissaires ont été nommés le 15 mai 1936 (C.P. n° 1140)

Commissaires	Rémunération allouée	Rémunération reçue	Frais de déplacement	Frais de subsistance	Total reçu
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Arthur S. Purvis (Président), Montréal	$20 00 par jour	Néant	Néant	Néant	Néant
A. N. McLean, Saint-Jean, N.-B.	$20 00 par jour	Néant	552 30	588 77	1,141 07
Alfred Marois, Québec	$20 00 par jour	2,109 00	368 60	362 45	2,840 05
*Tom Moore, Ottawa	(voir note)		228 95		228 95
Mme M. M. Sutherland, Wells, C.B.	$20 00 par jour	3,914 00	714 60	1,633 73	6,262 33
W. A. Mackintosh, Kingston, Ont.	$20 00 par jour	1,539 00	363 70	494 98	2,397 68
E. J. Young, Dummer, Sask.	$20 00 par jour	3,439 00	605 60	1,151 35	5,195 95
		11,001 00	2,833 75	4,231 28	
Montant total payé					18,066 03

NOTE.—La rémunération payée aux commissaires est pour les jours qu'ils consacrent réellement aux travaux de la Commission, et est sujette à la déduction de 5 p. 100.

*Le Commissaire Tom Moore reçoit un traitement de $9,000 par année, moins la déduction de 5 p. 100 en qualité de membre de la Commission de placement et d'assurances sociales.

COMITÉ DE PLACEMENT DE LA JEUNESSE DU COMITÉ CONSULTATIF NATIONAL

Nommé le 2 septembre 1936 (C.P. n° 2242)

Membre	Rémunération reçue	Frais de subsistance alloués	Frais de subsistance reçus	Frais de déplacement	Total reçu
			$ c.	$ c.	$ c.
Alan Chambers (Président), Victoria, C.B.	Néant	$15 00 par jour	3,225 00	569 70	3,794 70
R. F. Thompson, Toronto, Ont.	Néant	$15 00 par jour	1,657 50	453 87	2,111 37
Joseph McCulley, Newmarket, Ont.	Néant	$15 00 par jour	1,417 50	684 95	2,102 45
André Montpetit, Montréal	Néant	$15 00 par jour	585 00	77 35	662 35
W. C. Nickerson, Halifax, N.-E.	Néant	$15 00 par jour	225 00	55 64	280 64
			7,110 00	1,841 51	
Montant total payé					8,951 51

NOTE.—L'allocation de subsistance n'est payée que durant les jours d'absence du domicile, consacrés aux travaux du comité. M. Chambers est entré en fonctions le 4 juillet 1936, et a également été occupé à d'autres travaux pour la Commission. MM. Thompson et McCulley sont entrés en fonctions le 11 août 1936; M. Montpetit le 1er septembre 1936, et M. Nickerson le 21 septembre 1936.

COMITÉ DE PLACEMENT DES FEMMES DU COMITÉ NATIONAL CONSULTATIF

Nommé le 3 novembre 1936 (C.P. n° 2718)

Membre	Rémunération reçue	Frais de subsistance alloués	Frais de subsistance reçus	Frais de déplacement	Total reçu
			$ c.	$ c.	$ c.
Mme W. Lindal (Présidente), Winnipeg, Man.	Néant	$15 00 par jour....	457 50	186 30	643 80
Mme L. G. Ferguson, Westville, N.-E.	Néant	$15 00 par jour....	622 50	146 50	769 00
Mlle R. Low, Kitchener, Ontario	Néant	$15 00 par jour....	330 00	48 95	378 95
Madame M. Cormier, Montréal	Néant	$15 00 par jour....	412 50	58 73	471 23
Mme A. J. Currie, Govan, Sask.	Néant	$15 00 par jour....	490 00	163 50	653 50
			2,312 50	603 98	
Montant total payé					2,916 48

NOTE.—L'allocation de subsistance n'est payée que durant les jours d'absence du domicile, consacrés aux travaux du comité. Les membres de ce comité sont entrés en fonctions immédiatement après leur nomination.

COMMISSION NATIONALE DE PLACEMENT—*Suite*

À TITRE CONSULTATIF

Nom	Fonctions	Nomination	Décret du Conseil	Rémunération allouée	Montant reçu	Frais de déplacement	Total
				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
*D. Shepherd, Toronto	A titre consultatif (logement)	1er sept. 1936	N° 2096	625 00 par mois	2,468 75	708 65	3,177 40
Mlle C. Whitton, Ottawa	A titre consultatif, Coordination d'aide	15 nov. 1936	N° 2716	25 00 par jour	1,547 00	123 42	1,670 42
					4.015 75	832 07	
Montant total payé							4,847 82

NOTE.—Mlle Whitton, dont la période de service est limitée par un décret du conseil, n'est payée que durant les jours réellement consacrés aux travaux de la Commission.

*Les fonctions de M. Shepherd ont cessé le 28 février 1937.

PERSONNEL

Nom	Fonctions	Décret du conseil	Nomination	Appointements mensuels	Appointements totaux reçus	Frais de déplacement	Total reçu
				$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
H. Spencer Relph	Secrétaire	N° 1363	4 juin 1936	400 00	3,002 00	104 75	3,106 75
Ray A. Brown	Directeur de la publicité	N° 2717	14 oct. 1936	375 00	1,206 65	177 56	1,384 21
V. C. Phelan	Directeur des inscriptions	N° 80–2078	20 juill. 1936	330 00	2,037 75	137 06	2,174 81
T. W. O'Neill	Secrétaire de haut fonctionnaire	N° 79–2078	15 juill. 1936	200 00	954 29		954 29
J. A. Bethune	Commis en chef de la statistique	N° 1991	1er avr. 1936	158 33	745 75		745 75
H. P. Gardner	Chef des inscriptions centrales	N° 1713	4 juill. 1936	150 00	927 63		927 63
Paul Massé	Commis, grade III	N° 2844	1er sept. 1936	115 00	426 25		426 25
Mlle N. Roger	Commis de la statistique	N° 21–17	13 janv. 1937	115 00	66 96		66 96
E. Landriault	Commis de la statistique	N° 16–17	20 août 1936	90 00	440 97		440 97
A. Hemming	Commis, grade II	N° 2843	9 nov. 1936	90 00	246 00		246 00
O. F. Martin	Commis messager	N° 1713	25 juin 1936	90 00	648 00		648 00
Mlle B. Brice	Sténographe, Grade II	N° 1713	30 juin 1936	90 00	633 00		633 00
Mlle M. A. Veniot	Sténographe, Grade II	N° 79–2078	22 juill. 1936	90 00	569 00		569 00
Mlle A. Guillet	Sténographe, Grade II	N° 28–2420	20 août 1936	90 00	484 84		484 84
Mlle F. M. Morris	Sténographe, Grade II	N° 40–2633	3 sept. 1936	90 00	444 00		444 00
Mlle E. G. McLean	Sténographe, Grade II	N° 14–185	22 janv. 1937	90 00	26 13		26 13
Mlle H. M. Ross	Dactylographe, Grade II	N° 28–2420	6 août 1936	65 00	379 52		379 52
Mlle D. McKinnon	Sténographe, Grade I	N° 16–17	4 janv. 1937	65 00	58 06		58 06
Mlle I. Latremouille	Sténographe, Grade I	N° 16–17	4 janv. 1937	65 00	58 06		58 06
					13,354 86	419 37	
Montant total payé							13,774 23

NOTE.—Les huit premiers employés ont été sujets aux déductions régulières de 5 p. 100.

Grand total pour les commissaires, les membres du comité et le personnel $48,556 07

LOI DES PORTS ET JETÉES DE L'ÉTAT

TROISIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 3e lecture du bill n° 9 intitulé: Loi modifiant la loi des ports et jetées de l'Etat.

Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) a suggéré jeudi dernier de renvoyer la motion proposant la troisième lecture de ce projet à aujourd'hui parce que l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) désirait parler sur ce bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. Il n'est pas ici dans le moment de sorte que je ne m'opposerai pas davantage à ce que cette mesure soit mise aux voix.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

LOI SUR LES APPELS DE DIVORCE EN COLOMBIE-BRITANNIQUE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable R. F. GREEN propose la 2e lecture du bill n° 15 intitulé: Loi pourvoyant à l'appel des causes de mariage et de divorce à la Cour d'appel de la province de la Colombie-Britannique.

Honorables Sénateurs, n'étant pas bien au courant des questions de loi sur lesquelles est fondé ce bill, je vais demander à celui qui a appuyé la motion, mon honorable ami (l'honorable M. Farris) d'en expliquer l'objet.

L'honorable J. W. de B. FARRIS: Honorables sénateurs, ce projet de loi s'applique à la Colombie-Britannique seulement. En ma qualité d'avocat en exercice, je sais le grand besoin que l'on a de cette mesure. L'objet en vue est de conférer à la Cour d'appel de la Colombie-Britannique le pouvoir d'entendre les causes de divorce. Nous avons là-bas une Cour suprême qui est le tribunal de première instance. Depuis la Confédération les causes de divorce ont été du ressort de la Cour suprême; mais les appels des décisions de ce tribunal ne pouvaient être interjetés qu'au Conseil privé. Il s'ensuit, et les honorables sénateurs le comprennent facilement, qu'il n'y a pour ainsi dire aucun appel.

Ce bill ne tend aucunement à étendre la juridiction du tribunal de première instance. Son adoption aura pour effet, je crois, de diminuer plutôt que d'augmenter le nombre des divorces. Ne m'appuyant sur aucune autorité, mais seulement sur ce que j'ai constaté, je suis porté à croire que les divorces sont accordés dans bien plus de 90 p. 100 des demandes faites dans la Colombie-Britannique. Il est vrai que dans un grand nombre de causes les jugements sont rendus par défaut, mais, nonobstant ce fait, on peut voir facilement, et c'est presque une nécessité, que la plupart des appels ont trait à des jugements qui ont accordé le divorce. Je n'ai pas besoin de rappeler aux honorables sénateurs combien il est important que la justice soit appliquée avec autant de soin dans les causes de divorce que dans toutes les autres. Je n'en connais pas, de fait, où la chose soit plus essentielle. Or l'appel est fondé sur le nouvel examen de la cause afin que la justice triomphe.

J'ai ici des statistiques qui m'ont été fournies hier et je les trouve assez étonnantes. En 1935, 384 divorces ont été accordés dans la Colombie-Britannique et 463 en Ontario. Prenant comme base une population de 100,000 habitants, 54 divorces ont été accordés dans la Colombie-Britannique, 28 dans la Saskatchewan, la deuxième au point de vue du nombre, et 14 en Ontario.

Je rappellerai ici qu'il y a quelques années le Parlement a accordé aux tribunaux d'Ontario la juridiction voulue pour entendre les causes de divorce. Cette mesure accorde le droit d'interjeter appel du jugement rendu par le tribunal de première instance. La Colombie-Britannique est la seule province ayant le droit d'entendre les causes de divorce où il n'y a pas d'appel de ce genre. Fait étrange à constater au sujet de ce manque d'autorité pour entendre les appels, c'est que le pourcentage des divorces dans cette province est bien plus élevé que dans les autres où les tribunaux peuvent entendre les causes de mariage et de divorce.

Je puis ajouter, honorables sénateurs, que dans l'autre Chambre, après avoir examiné ce bill, l'honorable ministre de la Justice a exprimé l'opinion que l'adoption de cette mesure tendrait à diminuer plutôt qu'à augmenter le nombre des divorces dans cette province.

J'ajouterai que les juges du Barreau de la Colombie-Britannique ont été unanimes à demander au Parlement d'adopter la législation projetée. J'espère que les honorables sénateurs jugeront à propos d'accorder à la Colombie-Britannique le droit d'appel dans les causes de divorce et de mariage, car dans les autres provinces où les tribunaux ont juridiction dans ces causes ce droit d'appel existe.

L'honorable M. CASGRAIN: Le Parlement a-t-il la compétence voulue pour adopter cette mesure? Ces pouvoirs ne sont-ils pas du ressort des provinces?

L'honorable M. FARRIS: La majorité des légistes sont d'avis que cette question est du ressort du Parlement fédéral. Cependant, j'ai discuté de la chose avec le procureur général de la Colombie-Britannique, et il m'a dit que

si nous adoptions ce bill la législature provinciale en adopterait un semblable, pour plus de sûreté et afin qu'il n'y ait pas de difficultés plus tard à ce sujet.

L'honorable M. McMEANS: Est-ce que la loi du divorce en Colombie-Britannique n'est pas basée sur l'ancienne loi anglaise de 1858?

Le très honorable M. MEIGHEN: De 1857.

L'honorable M. FARRIS: Le Parlement a modifié la loi, et permet aux femmes d'invoquer un plus grand nombre de raisons pour obtenir un divorce.

L'honorable M. McMEANS: La Colombie-Britannique n'a pas le droit d'adopter de législation concernant le divorce depuis son entrée dans la Confédération. Sa compétence en matière de divorce découle de la loi impériale de 1858.

L'honorable M. FARRIS: Oui.

L'honorable M. McMEANS: Je ne comprends pas très bien la nécessité de ce projet de loi.

L'honorable M. FARRIS: La Cour d'appel de la Colombie-Britannique et la Cour suprême du Canada ont décidé qu'il n'y a pas d'appel à la cour provinciale d'appel en matière de divorce.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'approuve ce projet de loi, et je me demande comment il se fait qu'une telle mesure n'ait pas été présentée avant aujourd'hui. Je ne voudrais pas laisser entendre que je comprends mieux la loi que l'honorable sénateur de Vancouver (M. Farris), car je suis certain qu'il la connaît mieux que moi. Cependant, je vais essayer de dire ce que j'en pense et, si je fais erreur, j'espère qu'il complétera mon exposé en rétablissant les faits.

Je m'en tiendrai surtout à l'observation qu'on a faite au sujet de l'adoption d'une législation correspondante de la part de la Colombie-Britannique. Si mes données historiques sont exactes, rien ne justifie l'adoption d'une telle loi. En Angleterre, jusqu'en 1857, si je comprends bien la situation, il y avait séparation de corps et de biens, comme nous disons ici en termes juridiques, mais il n'y avait pas dissolution des liens du mariage même, qui autorisât ces personnes à contracter un autre mariage. En 1857, le Parlement impérial adopta la Loi sur les causes de mariage et de divorce, en vertu de laquelle on pouvait obtenir un divorce absolu et contracter un nouveau mariage, partout où cette loi s'appliquait. Au nombre des cours qui avaient juridiction dans les causes de mariage et de divorce se trouvait la Cour suprême de la colonie de la Colombie-Britannique.

Aux termes de l'Acte de la Confédération le divorce est du ressort des autorités fédérales. Nous exerçons toujours ces pouvoirs. La célébration du mariage est de la compétence des provinces mais le mariage et le divorce sont des questions qui relèvent du Dominion. Une disposition de l'Acte de l'Amérique britannique du Nord comporte également que la loi anglaise s'applique aux questions qui sont de la compétence de l'administration centrale, sauf en tant qu'elle peut être modifiée par cette autorité. Vu que le Canada n'a pas adopté de législation modifiant la loi de divorce, du moins au point de l'annuler, les cours provinciales ont encore la juridiction qu'elles détenaient avant la Confédération; et ainsi elle subsiste encore à la Cour suprême de la Colombie-Britannique.

Je demande aux honorables sénateurs de se rappeler que les questions de mariage et de divorce sont du ressort du Parlement fédéral. Avant la Confédération la Colombie-Britannique ne possédait pas de Cour d'appel, mais les progrès réalisés par cette province y ont nécessité l'établissement d'une Cour d'appel autorisée à entendre toutes les causes portées en appel. Un appel dans une cause de divorce fut porté devant ce tribunal. Les juges de la Cour d'appel décidèrent qu'on ne pouvait en appeler qu'au Conseil privé, où ce droit avait été maintenu jusqu'au moment de la Confédération, car vu que ce pouvoir d'entendre les appels émanait de la législature provinciale, il ne pouvait s'étendre aux appels des jugements dans les causes de divorce, parce que la législature provinciale n'a pas le pouvoir de conférer cette juridiction à la Cour d'appel. Il est certainement des plus regrettable que ce soit le seul appel possible, parce que seuls les riches peuvent y avoir recours.

Le point même qui fut décidé par la Cour d'appel de la Colombie-Britannique fut porté, si j'ai bien lu, devant la Cour suprême du Canada, et ce tribunal maintint la décision de la Cour d'appel de la Colombie-Britannique, l'effet de cette décision étant que la Cour d'appel de la Colombie-Britannique n'avait pas juridiction touchant le divorce, pour la raison invoquée. Eh bien, si elle ne l'a pas,—à mon avis, elle ne l'a évidemment jamais eu et ne le pourrait pas,—quelle est l'idée d'une législation correspondante dans la Colombie-Britannique. Certainement, nulle législature provinciale n'a de juridiction en ce qui concerne le divorce et le mariage. Pour les fins de cette mesure, cependant, il est manifeste que si la Colombie-Britannique doit avoir droit d'appel

dans des causes de divorce, ce qui est juste, elle ne le peut avant l'adoption de ce bill. J'approuve entièrement cette mesure.

L'honorable M. McMEANS: Elle a en sa faveur l'acte de 1858, mais nullement aucune des modifications de la loi anglaise depuis cette date.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non, jusqu'en 1867.

L'honorable M. McMEANS: Nous avons revêtu l'Ontario, sauf erreur, de l'autorité en vertu de la loi anglaise, telle qu'elle était en 1867 ou plus tard, mais les citoyens de la Colombie-Britannique vivent encore au moyen-âge.

L'honorable M. HAIG: Quelle est la nécessité de cette loi pour la Colombie-Britannique si elle est inutile dans le Mantoba, la Saskatchewan et l'Alberta?

Le très honorable M. MEIGHEN: Y avait-il une Cour d'appel au Manitoba à l'époque de la Confédération?

L'honorable M. HAIG: Non. Le Manitoba a été constitué en province en 1870, et dans la cause de Walker contre Walker le Conseil privé a décidé que nous étions régis par la loi d'Angleterre telle qu'elle existait en 1870.

Le très honorable M. MEIGHEN: Quand la Cour d'appel du Manitoba fut-elle créée?

L'honorable M. HAIG: Vers 1905.

Le très honorable M. MEIGHEN: Elle s'appelait la Cour suprême alors, mais il y avait une division d'appel.

L'honorable M. HAIG: Pas avant 1870. Lorsque le Manitoba est devenu une province il n'y avait que la Cour suprême.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne contredirai pas mon honorable ami, mais je pense qu'il y en avait une.

L'honorable M. CALDER: Une Cour d'appel doit avoir existé dans les anciens territoires du Nord-Ouest, je crois. Nous avons eu un tribunal durant plusieurs années, mais il y avait une Cour d'appel.

L'honorable M. HAIG: J'allais demander à mon honorable ami (l'honorable M. Farris) si l'on n'interjetait pas appel à un tribunal plénier, comme au Manitoba. Je crois avoir raison de dire que nous avions exactement la même loi au Manitoba que dans la Colombie-Britannique.

L'honorable M. CALDER: Quelle serait la différence, pourvu que la loi permît d'interjeter appel, même si quelques-uns des juges se prononçaient en première instance? Il y avait tout de même une Cour d'appel.

L'honorable M. HAIG: Il n'y avait aucune disposition relative à un appel dans des causes de divorce au Manitoba, parce que, jusqu'en 1908 environ, si je comprends bien, nous n'avions pas le droit d'accorder de divorces.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est vrai, mais on pouvait en appeler à un tribunal établi par la loi, bien qu'il fît peut-être partie de la Cour suprême. Si c'était le cas avant 1870, les pouvoirs dont étaient revêtus alors les tribunaux subsisteraient encore aujourd'hui.

L'honorable M. HAIG: Avant 1870 ou 1871, ne pouvait-on interjeter appel à une partie de la Cour suprême dans la Colombie-Britannique?

L'honorable M. FARRIS: A mes yeux, cela importe peu. Dans la cause de Claman contre Claman, rapports LXVIII de la Cour suprême, page 4, il fut décidé que la Cour d'appel de la Colombie-Britannique n'avait pas juridiction, de sorte que, si la situation est la même au Manitoba, je dirai à mon honorable ami que la décision de la cour du Manitoba est erronée, parce que le jugement que j'ai mentionné est celui de la Cour suprême du Canada.

L'honorable M. HAIG: Si cette loi devait s'appliquer aux provinces des Prairies, il n'y a pas de raison pour laquelle nous l'adopterions seulement pour la Colombie-Britannique, en étudiant plus tard des mesures pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta.

Le très honorable M. MEIGHEN: Puis-je lire la déclaration du parrain du bill dans une autre Chambre?

Dans les trois provinces des Prairies, les décisions du Conseil privé ont montré que la loi anglaise du 15 juillet 1870 relative aux divorces est en vigueur, et que les décisions des Cours d'appel provinciales ont, depuis quelques années, établi leur propre droit d'entendre des appels.

Telles sont les remarques du parrain du bill, et non les miennes. Il dit qu'il est entendu que la Cour d'appel était revêtue de ce droit lors de la mise en vigueur de la loi le 15 juillet 1870.

L'honorable M. HAIG: La question touchant le droit d'accorder des divorces fut soumise au Conseil privé dans la cause de Walker contre Walker, mais je doute que l'on en ait jamais appelé des décisions de notre tribunal en ce qui concerne son droit d'entendre des appels dans des causes de divorce. Cependant, je ne m'oppose pas au bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. GREEN propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

PROJET D'ORGANISATION DU SÉNAT

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. SHARPE propose l'adoption du deuxième rapport du comité permanent de la régie interne et de la comptabilité.

L'honorable M. GRIESBACH: Honorables sénateurs, j'ai reçu une lettre de mon honorable collègue de Bedford (l'honorable M. Pope) dans laquelle il dit qu'il s'intéresse tout particulièrement aux rapports de ce comité. Il écrit:

Malheureusement, mon médecin me défend de quitter mon hôtel dans le moment. Aurez-vous la bonté de prier le Sénat de réserver ces rapports et de les insérer au Feuilleton de mercredi de la semaine prochaine ou de quelques jours plus tard?

Je propose donc que cet ordre soit rayé et inséré au Feuilleton de mercredi de la semaine prochaine.

L'honorable M. SHARPE: Honorables sénateurs, ces rapports sont au Feuilleton depuis mercredi dernier, et tous les honorables sénateurs ont eu le loisir de les examiner. Je crois que nous devrions les discuter dès maintenant.

Des VOIX: Motion!

L'honorable M. GRIESBACH: Il y a un amendement.

Quelques honorables SÉNATEURS: Il n'y a personne pour l'appuyer.

L'honorable M. LACASSE: J'appuie l'amendement de l'honorable sénateur d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach).

(L'amendement proposé est rejeté sur division, et la motion tendant à l'adoption du rapport est adoptée.)

BILL DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la deuxième fois:

Bill V, loi pour faire droit à Clara Emily Taylor Elkin.

Bill W, loi pour faire droit à Yetta Ginsburg.

Bill X, loi pour faire droit à Marguerite Emily Coombe Low.

Bill Y, loi pour faire droit à Mary May Rowell Thom.

Bill Z, loi pour faire droit à Eva Josephine Millicent Good Ross.

BILL RELATIF AU RÉTABLISSEMENT AGRICOLE DES PRAIRIES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 18, loi modifiant la loi sur le rétablissement agricole des Prairies.

Le bill est lu pour la première fois.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis prêt à suggérer que ce bill soit inscrit pour subir sa deuxième lecture demain, mais nous pourrons fort bien, si mon très honorable ami le désire, renvoyer cette lecture à plus tard.

Le très honorable M. MEIGHEN: Quant à moi, je veux bien que nous discutions la deuxième lecture maintenant, car je ne vois rien dans le bill qui justifie un autre délai. Il est de la même nature qu'un autre bill: il tend à la multiplication de comités. Le monde n'aura pas changé après l'adoption de cette mesure.

L'honorable M. DANDURAND: Eh! bien, nous pourrons discuter cela demain.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

MERCREDI 3 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL DES ZONES FRANCHES DE COMMERCE EXTÉRIEUR

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK, président du comité permanent de la banque et du commerce, présente le rapport du comité sur le bill A, Loi permettant l'établissement, l'exploitation et le maintien de zones franches de commerce étranger, et en propose l'adoption.

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. CASGRAIN propose la 3e lecture du projet de loi.

La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK, président du comité permanent de la banque et du commerce, pré-

sente le rapport du comité sur le bill U, Loi constituant en corporation l'Association de bienfaisance des fils d'Ecosse, et en propose l'adoption.

—Honorables sénateurs, je ferai remarquer à ceux qui n'étaient pas présents à la séance du comité que les amendements ne changent pas les principales fins visées par le bill.

(La motion est adoptée.)

AFFAIRES NAVALES

RECTIFICATION D'UNE RÉPONSE À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENT

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, le mercredi 24 février, j'ai donné une série de réponses à une question posée par l'honorable représentant d'Alma (l'honorable M. Ballantyne). Le département de la Défense nationale m'a transmis une rectification portant sur le nº 8 de cette question. La question était ainsi conçue:

Si l'*Aurora* a été vendu ou mis au rancart à qui a-t-il été cédé, et à quel prix?

La réponse suivante devrait être substituée à la réponse donnée antérieurement.

L'*Aurora* a été vendu à la demande du Gouvernement du Royaume-Uni. Le préposé fédéral à la récupération a demandé des soumissions par la voie des journaux, et six firmes ont présenté des soumissions. A. A. Larocque de Sorel a offert le plus haut prix, soit $40,400, et le navire lui a été cédé pour être démoli. Le produit de la vente a été remis au Gouvernement du Royaume-Uni.

DISCUSSION

L'honorable C. C. BALLANTYNE prend la parole conformément à l'avis suivant:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'instruction des cadets de marine et la fermeture de l'école de marine et aussi sur la vente du navire-école *Aurora*.

—Honorables sénateurs, en prenant la parole sur certaines questions navales, je désire déclarer bien clairement que je ne suis pas opposé à l'augmentation de $14,000,000 pour la défense du Canada, qui a été votée récemment dans l'autre Chambre. Je suis d'avis que c'est un pas dans la bonne voie.

Je remercierai l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) d'avoir répondu si promptement à ma question. J'ai pris note de la rectification qu'il vient de communiquer à la Chambre au sujet de la vente de l'*Aurora*. Plus loin dans le cours de mes observations je parlerai de la vente de ce navire.

J'aborde la question de la défense navale, dans son sens le plus large, honorables sénateurs, parce qu'on ne semble pas lui avoir accordé toute la considération qu'elle méritait lors de la récente discussion sur la défense nationale qui a eu lieu dans l'autre Chambre. La somme qui sera dépensée pour la défense du Canada, soit $34,089,888, sera répartie de la manière suivante: défense militaire, $17,850,428; défense navale, la somme relativement faible de $4,486,810 et la défense aérienne, $11,752,650.

Une autre raison qui me porte à parler sur cette question aujourd'hui est l'expérience que mon très honorable leader (le très honorable M. Meighen) et moi-même avons eue en qualité de membres du Gouvernement d'Union durant la dernière année de la Grande Guerre, en 1918. Je reviendrai aussi plus tard et plus en détail sur l'expérience que j'ai alors acquise. Je ne puis pas partager entièrement les opinions exprimées par ceux qui occupent des positions publiques dans notre pays. On a fortement appuyé sur le fait que ce crédit était destiné seulement aux difficultés qui pourraient surgir à l'intérieur de notre pays et à notre propre défense. On a demandé à maintes reprises à l'honorable premier ministre (M. Mackenzie King) et à l'honorable ministre de la Défense (M. Mackenzie) si le Canada s'était engagé à défendre un autre territoire que le sien. Ils ont répondu sur le champ: "Pas pour la valeur d'un dollar." Pour ma part, je ne prévois aucune difficulté à l'intérieur de notre pays, mais ce qui me frappe, c'est le changement rapide qui s'est produit dans l'atmosphère politique cette session-ci en regard de l'année dernière. L'an dernier l'amour fraternel, la paix et le bon vouloir régnaient à un si haut degré qu'on a abrogé l'article 98 du Code criminel. Cette disposition avait été ajoutée au Code, et avec beaucoup de raison, pour mettre un frein aux agissements des communistes que l'on tenait alors pour contraires à la paix, l'ordre et la bonne administration. Voici qu'aujourd'hui ceux qui appuient sur la possibilité de difficultés à l'intérieur de notre pays sont entourés de communistes, comme le furent les vaillants 600 par les Russes. Il semble, en effet, qu'ils voient des communistes en avant, en arrière, à leur gauche et à leur droite. "En conséquence, disent-ils, nous avons raison d'approuver cette augmentation de nos crédits de la défense. Nous craignons des difficultés à l'intérieur du pays, et notre premier devoir est de protéger nos foyers, nos familles et nos institutions.

L'honorable M. CASGRAIN: Voyez les difficultés qui ont eu lieu dans la ville de Québec.

L'honorable M. BALLANTYNE: Tout ce que je puis dire à mon cher ami, c'est que si jamais des difficultés surgissent à l'intérieur de

notre pays, notre police provinciale et municipale et notre milice sont bien en mesure de maintenir l'ordre. Nous n'avons pas besoin de mécaniser notre milice, ni d'acheter une flottille d'avions de bombardement pour régler les difficultés qui peuvent surgir à l'intérieur de notre pays. Ceux qui sont si empressés pour sauvegarder l'ordre chez nous ont oublié les points vulnérables, nos côtes maritimes et nos voies océaniques.

L'honorable M. DUFF: Très bien, très bien.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je n'ai aucune objection à la mécanisation de notre milice et je suis tout à fait en faveur d'accroître notre force aérienne; mais je dis que le Gouvernement a fait erreur en ne portant pas une attention suffisante à la marine canadienne et en ne prenant pas les moyens de posséder des navires capables de défendre réellement nos côtes et notre commerce océanique contre les attaques de l'ennemi.

Avant d'appeler l'attention de cette honorable Chambre sur les résultats malheureux et décourageants de notre service naval pendant plus de vingt-cinq ans, je désire rappeler l'attitude du gouvernement impérial et de l'amirauté. Ils ont toujours considéré que la création de marines dans les Dominions d'outremer était parfaitement vaine et comportait des dépenses inutiles. Tout dernièrement, le lord civil de l'Amirauté, sir Samuel Hoare, dans une allocution à Bradford, a émis l'opinion que les marines des Dominions d'outre-mer étaient très peu efficaces et fort onéreuses, et qu'au point de vue de l'économie et de la sécurité de l'Empire, il valait mieux n'avoir qu'une seule marine impériale.

Les Dominions autonomes, y compris le Canada, étaient d'avis contraire. Aussi, sous le ministère Laurier, en 1910, vota-t-on une loi créant un service naval canadien. Le gouvernement fonda une école navale—très sage mesure, d'après moi—et acheta aussi des autorités impériales deux croiseurs de moyenne grandeur: le *Niobe* et le *Rainbow*, qui dataient de quelque temps déjà. Le *Niobe* fut affecté au service du littoral de l'Atlantique, avec Halifax comme base, et le *Rainbow*, au service du Pacifique, avec Vancouver pour port d'attache. Ces deux navires, tant qu'ils sont restés en activité, ont assuré un service nécessaire sur les deux océans. Puis vers 1916 et 1917, quand s'aggrava la menace des sous-marins, le gouvernement anglais décida d'armer des navires de commerce; nous reçûmes l'ordre de désarmer le *Niobe* et le *Rainbow*, parce qu'on avait besoin de leurs canons pour les mettre à bord de navires marchands. Les deux navires furent désarmés en conséquence et devinrent uniquement des navires de dépôt, l'un restant à Halifax; l'autre à Esquimalt.

Puis nous arrivons à la fin de 1911, alors que le ministère Laurier fut défait et céda le pouvoir au ministère Borden. En 1912, sir Robert Borden, qui était alors premier ministre, assista à la Conférence impériale. Après avoir été mis au courant des graves perspectives de guerre dans un avenir rapproché, il revint au Canada et, comme nos honorables collègues le savent, saisit le Parlement d'un projet de loi d'urgence, visant à fournir trois dreadnoughts au gouvernement anglais, au prix de 35 millions de dollars. Le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham) et le très honorable sénateur qui siège à ma droite (le très honorable M. Meighen) se rappellent qu'après un violent débat, qui dura nuit et jour pendant deux semaines, le projet de loi fut finalement voté par la Chambre des communes et plus tard rejeté par le Sénat. Je suis très fier du travail qu'accomplit le Sénat, mais mes honorables collègues me permettront de dire que, d'après moi, il fit là une erreur. En tout cas, cela réglait l'affaire des trois dreadnoughts.

Ensuite éclata la Grande Guerre. Nous n'avions pas un seul croiseur, ni un seul contre-torpilleur. Grâce aux informations que le merveilleux service secret de l'Amirauté communiquait constamment à notre gouvernement, nous savions que sous peu des sous-marins allemands allaient traverser l'Atlantique. Mes honorables collègues me pardonneront de faire de nouveau allusion à un sujet que j'ai déjà mentionné, mais il se rattache si bien à ce débat que je crois devoir le signaler encore une fois. On reçut le câblogramme suivant de l'Amirauté:

Equipez de suite stations de Dartmouth et North-Sydney avec ballons d'observation, hydroplanes et pilotes.

Comme nous n'avions ni hydroplanes, ni ballon d'observation, ni le personnel nécessaire, je câblai à l'Amirauté, à la demande du gouvernement, la priant de nous procurer ce matériel et disant que nous nous chargerions des travaux sur le terrain. Aussitôt on nous répondit qu'on ne pouvait rien faire. A ce moment-là ou peu après les sous-marins allemands arrivèrent. Ils coulèrent un navire de 7,000 tonnes juste en dehors du port d'Halifax—heureusement sans causer de pertes de vie—; ils tirèrent sur nos bateaux de pêche, jetant tout le trouble possible parmi nos gens et notre marine marchande. Après avoir consulté le premier ministre et mes collègues du cabinet, je fus prié de dépêcher notre sous-ministre des Affaires navales à Washington, les Etats-Unis étant un de nos alliés. Il alla

là-bas et exposa la situation aux autorités qui envoyèrent ici un de leurs croiseurs pour protéger notre littoral, en même temps que 200 excellents aviateurs, des hydroplanes et des ballons d'observation. Nous fournîmes l'aménagement des terrains. Je cite cela simplement pour montrer dans quel état d'impuissance se trouvait le Canada, en cas d'une attaque venant de la mer.

Or, si jamais l'Angleterre se trouvait entraînée dans une autre guerre—bien que nous ne le souhaitions pas—et qu'elle se trouvât dans l'impossibilité de venir elle-même à notre secours, comme il arriva en 1918, tout ce que je peux dire c'est qu'advenant une attaque venant de la mer, le Canada serait dans une bien triste posture. Certes, nous avons quatre contre-torpilleurs, mais ils sont pas mal vieux. Leurs canons à plus longue portée ne sont que du calibre 4.7. Sans doute, nous avons aussi quelques dragueurs de mines, mais nous ne possédons aucun sous-marin et, en cinq ou dix minutes, un cuirassé moderne pourrait, à sept milles de distance, mettre en pièces nos quatre contre-torpilleurs; un croiseur cuirassé ou un croiseur léger pourrait également le faire, mais en tirant de plus près. D'après moi, il est tout à fait évident que si la mère patrie se voit entraînée dans un autre conflit mondial, nous nous trouverons dans une situation fort précaire et c'est pourquoi je me crois justifiable de soulever cette question.

Il m'a toujours semblé que l'on ne se préoccupait pas assez de notre défense navale. Ainsi que je l'ai dit, le ministère Laurier fit savoir au gouvernement britannique en 1910 que le Canada protégerait ses propres côtes. Je me rappelle bien avoir lu dans les journaux à cette époque le compte rendu d'une cérémonie qui avait eu lieu à Esquimalt—le sous-ministre, M. Desbarats, y assistait—et au cours de laquelle, pour la première fois depuis que le Canada était devenu un territoire britannique, on amena le pavillon blanc pour hisser le drapeau de la marine marchande portant l'écusson du Canada, et l'on dit à la mère patrie: "C'est à nous maintenant de défendre nos propres côtes".

En 1926, lors de l'adoption du Statut de Westminster, le Canada alla encore plus loin. Pour ma part, peut-être faute de connaissances suffisantes, je n'ai jamais pu prendre un bien vif intérêt à ce statut, mais je remarque qu'il dit que:

...tous les dominions d'outre-mer s'engagent à protéger dorénavant leurs côtes et leurs voies maritimes.

C'est là une tâche passablement lourde que le Canada doit accomplir à l'aide de quatre contre-torpilleurs. Avec les quatre navires que nous possédons, nous sommes absolument impuissants à protéger soit nos côtes, soit nos voies maritimes, de sorte que la situation se résume à ceci: à l'avenir comme dans le passé, ce sera l'Angleterre qui devra protéger cette partie-ci de l'empire.

Cela me rappelle le séjour de six semaines que Lord Jellicoe fit ici en 1919. C'était un homme fort charmant et fort capable. Si les honorables sénateurs veulent bien me permettre une digression, je leur dirai qu'ils ne sauraient dépenser $7.50 de façon plus profitable qu'en achetant la biographie de lord Jellicoe par l'amiral Bacon. On y trouve des détails sur la bataille du Jutland, ainsi que des cartes marines et topographiques que l'amiral disparu avait préparées lui-même. Cette biographie m'a assurément convaincu, comme elle convaincra, j'en suis sûr, mes honorables collègues, que lord Jellicoe fut le plus illustre amiral que l'empire ait jamais eu, et que la Grande Flotte fut dirigée de façon fort habile pendant la bataille du Jutland. En lisant le récit de cette bataille on constate que ce ne fut nullement une victoire pour les Allemands. Bien au contraire. A l'aube la Grande Flotte était prête au combat, mais la flotte allemande avait disparu; par conséquent, ce ne pouvait être qu'une victoire britannique.

Pour en revenir à ce que je disais, en 1919 lord Jellicoe fit certaines recommandations au gouvernement canadien. Il proposa que le Canada eût au moins trois croiseurs, une flottille de contre-torpilleurs, et une flottille de sous-marins. Les flottilles comptent un nombre variable d'unités, mais je suppose que ce qu'il avait en vue, c'était que le Canada eût, à part les trois croiseurs, quatre contre-torpilleurs et quatre sous-marins.

Si nous possédions ces forces navales, et si l'on rouvrait notre école navale afin que les Canadiens puissent y acquérir la formation nécessaire, nous serions en mesure de protéger jusqu'à un certain point nos voies maritimes, car un croiseur pourrait convoyer les navires et nos contre-torpilleurs pourraient les accompagner sur une certaine distance, si le temps était beau, et ils pourraient en outre jouer un rôle utile en écartant les sous-marins ennemis.

Apparemment, le Gouvernement n'a pas jugé opportun de donner suite à ces recommandations; par conséquent, les moyens insuffisants de défense navale dont nous disposons actuellement m'inspirent des craintes, et je suis désappointé de constater que ceux qui ont compétence pour traiter la question de la défense du Canada n'ont récemment fait aucune allusion à la question de la défense navale.

En 1921, mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) et moi nous étions à

bord d'un navire qui n'était pas en aussi bon état que nous le supposions, et peut-être à cause du fait que le capitaine Duff dirigeait la flotte ennemie, nous fûmes vaincus et le ministère King arriva au pouvoir. L'une des premières choses qu'a faites le Gouvernement King a été de fermer le Collège Naval, d'amarrer l'*Aurora* à Halifax et de renvoyer ses officiers, tous canadiens d'origine, sauf six officiers seniors qu'il avait fallu faire venir d'Angleterre. Ce croiseur fut lancé en 1915; s'il fallait l'acheter aujourd'hui, cela coûterait 5 millions de dollars. Il avait des canons de 4 pouces et de 6 pouces, ainsi que des canons contre-avions, et il portait des torpilles. Son équipage, de tous grades, était d'environ 318 hommes. Le gouvernement britannique a donné en pur cadeau au Canada non seulement l'*Aurora*, mais deux très bons destroyers, la *Patriot* et le *Patricia*. Mes honorables collègues savent que j'ai dit—et je suis fier de le répéter—qu'au cours de deux voyages que j'ai faits en Angleterre pour assister à des conférences impériales, chaque fois que j'ai discuté les questions navales avec le lord civil et les lords navals de l'Amirauté, ceux-ci ont grandement loué les officiers de notre marine canadienne; ils ont dit qu'ils ne pourraient trouver mieux sous le rapport de l'efficacité et de la vigilance.

Il est donc très regrettable que notre Collège Naval ait été fermé. Les jeunes garçons entrent ordinairement au Collège Naval vers l'âge de douze ans. Après une certaine période de formation et après avoir subi des examens, qui sont d'ordre hautement technique et très difficiles, on les attache à des navires de guerre à titre d'aspirants de marine, puis ils sont promus. Deux des questions que j'ai posées dans ma demande de renseignements étaient les suivantes:

Combien le Canada avait-il de cadets qui recevaient leur instruction dans la marine impériale, en 1919 et en 1920?

Combien de cadets canadiens ont été rappelés de la marine impériale, en 1920 et en 1921, pour le service dans la marine canadienne?

Un personnage très adroit de la division navale a répondu à chacune de ces questions: "Aucun". J'ai pensé que cette réponse était ambiguë et j'ai téléphoné au ministère pour attirer son attention là-dessus. On m'a informé que l'explication de cette réponse était que, strictement parlant, il n'y avait pas de "cadets" et que j'aurais dû me servir de l'expression "officiers attitrés". Le ministère a reconnu volontiers que la réponse était erronée et il a bien voulu me communiquer le renseignement que j'avais demandé.

La réponse qu'on a donnée à une autre de mes questions me cause beaucoup de soucis. La question nº 6, que j'ai inscrite au Feuilleton, se lisait ainsi:

Combien de Canadiens reçoivent présentement leur instruction dans les Ecoles impériales de marine?

On me répondit:

Dans les collèges d'instruction, y compris le navire-école *Frobisher*, 33.

Je téléphonai au ministère et demandai s'il vaulait parler du Collège Naval de Dartmouth. "Oh non!" m'a-t-on répondu. "Voulez-vous parler des véritables Collèges Navals d'Angleterre que nous connaissons si bien?" "Non". "De quoi voulez-vous parler en mentionnant les collèges d'instruction? "Oh! des collèges où nous avons 33 Canadiens." Si je comprends bien et si mes renseignements sont exacts sur les institutions en question, ce sont de superbes collèges qui donnent aux jeunes garçons une bonne instruction générale en même temps que les rudiments de la formation navale. Cependant, comme l'honorable sénateur de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain) le sait encore mieux que moi, il faut plus qu'une instruction ordinaire pour former des officiers de marine. Les cadets sont obligés de suivre un cours compliqué sur des sujets d'ordre technique, y compris l'astronomie, la navigation, les langues et plusieurs autres sciences difficiles. Les cadets que l'on forme dans les collèges convenables et qui vont ensuite compléter leur formation dans la marine deviennent des officiers qui possèdent une instruction technique complète. Je doute cependant beaucoup qu'il soit bon d'envoyer les Canadiens dans des prétendus "collèges de formation", lesquels, dans la réponse, ne sont même pas appelés "Collèges Navals".

Je demande donc à mon honorable ami le leader ministériel (l'honorable M. Dandurand) de dire à ses collègues du cabinet, quand il siégera avec eux: "Si nous avons l'intention de continuer le service naval, il faut rouvrir le Collège Naval". Je compte qu'il fera aussi valoir auprès de ses collègues le point de vue suivant: Si par malheur on nous attaque jamais, ce ne sera probablement pas par la voie des airs, car la seule nation qui pourrait nous attaquer de cette façon, ce sont nos amis des Etats-Unis, et ils ne le feront pas.

L'honorable M. DUFF: Très bien!

L'honorable M. BALLANTYNE: Je ne pense pas que nous ayons beaucoup à craindre des avions de bombardement qui seraient obligés de parcourir une grande distance. La chose se résume donc à ceci: Si des nations européennes ont les yeux sur le riche pays qu'est le Canada et qu'ils envoient des navires de guerre pour nous attaquer, nous serons obligés de compter

sur la marine impériale pour nous défendre, sinon il nous faudra renforcer notre propre marine de guerre canadienne, comme je l'ai dit.

Une conférence impériale aura lieu très prochainement. Il est probable que mon honorable ami d'en face (l'honorable M. Dandurand) y assistera; le premier ministre assurément, le ministre de la Défense et d'autres ministres seront présents. La question de la défense sera à l'ordre du jour et ne saurait manquer d'être étudiée. Le Canada, étant l'aîné des dominions de l'Empire, est toujours appelé à donner le premier son avis. Je puis imaginer le premier ministre déclarant, en substance, "Sous l'empire du Statut de Westminster il nous incombe de défendre notre littoral et nos routes maritimes, mais nous en sommes incapables. Or, je voudrais savoir, et le gouvernement canadien veut savoir, si la marine impériale nous protégera advenant que nous courrions un réel danger. La marine impériale ne put le faire en 1918. Mais nous sommes fiers de constater les énormes crédits affectés à la défense par la Grande-Bretagne, atteignant 7,500 millions de dollars pour augmenter les forces navales, militaires et aériennes. A titre de membres de l'Empire, nous reposerions plus tranquillement dans nos lits le soir si nous étions assurés que le gouvernement impérial s'engage à nous protéger contre tout agresseur qui pourrait nous attaquer." Nous avons beaucoup entendu parler d'engagements, honorables sénateurs. Ces engagements, cependant, ne sont pas le fait du Canada; ils sont ceux du gouvernement impérial. Et ce que je demande maintenant c'est que notre gouvernement prie le gouvernement impérial de s'engager et de donner l'assurance au Canada, en tant qu'il fait partie de l'Empire, que nous serons protégés advenant un conflit mondial.

Je voulais signaler, honorables sénateurs, ce qui me paraît être une déclaration fort étonnante que fit tout récemment en Angleterre le Chancelier de l'Echiquier, le très honorable Neville Chamberlain. Dans son discours sur le budget, il a déclaré que la Grande-Bretagne supporterait seule le fardeau de 7,500 millions de dollars affectés à la défense, en plus de ses impôts déjà lourds, et que non seulement n'avait-il pas demandé aux dominions d'y contribuer, mais qu'il ne se proposait pas de le faire. Ce sont là de nobles et généreuses paroles. Le pays et le gouvernement devraient répondre en donnant l'assurance, advenant que l'Empire et le Canada soient sérieusement menacés, que nous mettrons tout en œuvre, non seulement pour protéger notre pays, mais aussi pour venir au secours de la Grande-Bretagne, qui nous a toujours protégés dans le passé et qui, nous l'espérons, nous continuera cette protection à l'avenir.

Nous vivons en des temps fort troublés. Dans un des vieux pays, depuis un an tout près, règne la guerre civile; des villes superbes ont été dévastées, des églises et des couvents ont été détruits et même des prêtres ont été tués. Dans un autre pays qui est sous la botte d'un dictateur, les citoyens ne peuvent exprimer leurs opinions librement, la presse est baillonnée et on restreint l'exercice du culte. Si un citoyen de ce pays a amassé une petite fortune et qu'il est pris en train de la transférer dans un autre pays, on le décapite. Et dans un autre, tout homme doit consacrer trente-sept années de sa vie au service militaire. Au milieu de cette situation épouvantable, la Grande-Bretagne est seule à se maintenir ferme et solide, comme elle l'a toujours fait. Ses énormes dépenses de $7,500,000,000 ne sont pas pour des fins de guerre. Elle déteste la guerre. Elle assume ce fardeau supplémentaire en vue de la paix et pour conserver la liberté de ses centaines de millions de sujets, y compris les Canadiens. Voilà quelque chose que nous devrions admirer et louanger. J'espère en toute sincérité que mes enfants et tous leurs descendants vivront toujours à l'ombre du drapeau britannique.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. DUFF: Honorables sénateurs, j'ai l'honneur de proposer l'ajournement du débat.

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN: L'honorable sénateur s'opposerait-il à ce que je parle maintenant?

L'honorable M. DUFF: Non, parlez.

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables sénateurs, j'ai écouté attentivement le discours prononcé par mon honorable ami de l'autre côté de la Chambre (l'honorable M. Ballantyne). J'ai constaté que la première chose dont il a parlé fut l'abrogation de l'article 98. Si ma mémoire ne me fait pas défaut, le très honorable sénateur qui est assis à ses côtés (le très honorable M. Meighen) a déclaré que ce qu'on avait substitué à l'article 98 dans le Code criminel avait une plus grande portée que l'article même. J'en conviens parfaitement.

Nul doute, comme l'a dit l'honorable sénateur, que les bolchévistes nous entourent de toutes parts.

L'honorable M. BALLANTYNE: Non, je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami a dit quelque chose d'analogue.

L'honorable M. BALLANTYNE: J'ai dit que d'autres avaient fait cette déclaration.

L'honorable M. CASGRAIN: Eh bien, je fais miennes ces paroles. Cette terrible situation existe au milieu de nous. Même les enfants remarquent certaines choses. Que voyons-nous dans la ville de Québec? Je ne parle pas de la politique provinciale. L'administration actuelle de cette province a l'appui de 76 députés sur les 90 membres de la législature; mais il y a beaucoup de mécontentement et les journaux ont annoncé que 10,000 personnes voulaient renverser ce gouvernement. Ma fille m'a dit: "Papa, il est bien évident qu'on voit là l'œuvre de Moscou". Cette foule de 10,000 personnes ne s'est pas assemblée par le simple fait du hasard; c'est le résultat de l'effort organisé. On trouve ces bolchevistes partout. J'ai déjà parlé de leurs activités et je suppose qu'un de ces jours quelqu'un me poignardera dans le dos.

Le très honorable M. MEIGHEN: On vous frappera dans la poitrine.

L'honorable M. CASGRAIN: Mais inutile d'avoir peur; si je suis destiné à être attaqué, je le serai. La situation au pays est tout simplement épouvantable. L'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) a déclaré que la police provinciale serait en mesure de réprimer tout désordre intérieur. Dans ce cas je lui demanderai: "Qu'aurait pu faire ce corps de policiers en présence d'une foule de 10,000 personnes comme celle qui s'est réunie dans la ville de Québec dimanche dernier?" Il y en avait plusieurs dans la foule qui étaient munis de garcettes. Ma fille m'a dit aussi: "Vous savez, papa, ils ont choisi Duplessis. Pourquoi ne le gardent-ils pas?"

L'honorable M. COTE: Ils le garderont.

L'honorable M. CASGRAIN: "Ils l'ont élu il y a quelques mois seulement, et maintenant ils veulent s'en débarrasser. Cela prouve que personne ne peut les satisfaire".

La première chose que nous saurons, c'est que ce sera comme en France où l'on change de gouvernement comme de chemise. Cette instabilité politique n'a aucun sens et nous n'en voulons pas dans notre pays.

J'ai écouté très attentivement mon honorable collègue d'Alma; j'attendais qu'il nous parlât de l'*Aurora*, mais il m'a déçu. Toutefois, il nous a dit effectivement que nous devrions avoir une marine canadienne pour défendre nos voies maritimes. Il doit certainement se rendre compte que nos voies maritimes sillonnent toutes les mers. Il faudrait indubitablement, pour protéger notre marine de commerce, une marine de guerre beaucoup plus forte que celle que nous pouvons maintenir. Il serait ridicule de comparer le service naval que nous pourrions établir à la marine anglaise. J'ai souvent parlé de la marine anglaise. Au cours d'un discours, j'ai remonté en arrière de vingt-sept ans, lorsque sir Wilfrid Laurier présenta son projet de loi sur la marine. Je me suis senti très fier, en relisant dernièrement mes remarques d'alors, de voir que je pouvais faire un aussi beau discours. (*Exclamations.*)

L'honorable M. CASGRAIN: J'avais dû consacrer pas mal de travail à la préparation de ce discours. Je me rappelle que le rédacteur en chef du *Devoir* avait dit, à l'époque: "Il doit avoir passé des nuits et des nuits, penché sur un atlas, pour trouver tous les postes de ravitaillement en charbon qu'il a mentionnés". Au cours de ce discours, j'avais aussi cité les noms des Canadiens-Français et les sommes qu'ils avaient contribuées pour poursuivre la guerre. Et j'avais demandé à nos bons amis d'Ontario de montrer leurs listes. Ils n'en avaient pas à montrer; nous du Québec, nous avons défendu l'Empire. Puis j'avais répété cette phrase de sir Etienne-Pascal Taché—on peut voir son buste à la Bibliothèque du Parlement—à l'effet que le dernier coup de canon tiré pour la défense de l'Empire britannique, serait tiré par un Canadien-Français. Et je le crois. Quant à créer une marine suffisamment forte pour défendre notre commerce sur toutes les mers du monde, ce n'est pas possible, et nous ne voulons pas de cela.

Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) doit se souvenir d'une déclaration de sir Robert Horne à une réunion de l'Union interparlementaire qui eut lieu à Washington, il y a quelques années, et à laquelle il assistait. Un délégué irlandais, dont j'ai oublié le nom, exprima l'opinion que les dominions ne devraient pas nécessairement prendre part à une guerre dans laquelle l'Angleterre serait engagée. Sir Robert répliqua: "Ce serait très commode, parce que nous aurions moins de territoire à défendre. Mais qu'en penseraient les belligérants? Rien ne les empêcherait d'attaquer un dominion simplement parce que celui-ci dirait ne pas vouloir participer à la guerre. Si l'ennemi le voulait, il pourrait tenter de s'emparer du territoire de ce dominion, même si les gens qui l'habitent ne se considéraient pas en état de guerre". Certains honorables sénateurs ne savent peut-être pas que le résultat de la Grande Guerre fut bien incertain à un moment donné et il se peut que les Allemands n'auraient pas perdu courage si nos bons amis du sud n'avaient pas débarqué chaque jour 10,000 hommes sur les côtes françaises. Mais ils savaient parfaitement—j'aperçois en face de moi l'honorable sénateur d'Ed-

monton (l'honorable M. Griesbach) et je suis certain qu'il va corroborer mes dires—que les Etats-Unis pouvaient envoyer en France des millions de soldats. C'est alors que les Allemands demandèrent un armistice. C'est bien regrettable qu'ils l'aient fait, mais le maréchal Foch et la nation française considérèrent qu'il y avait eu assez de massacre—je suppose qu'il en aurait coûté environ trois-quarts de millions de vies humaines pour atteindre Berlin—et la requête de l'ennemi fut accordée. Nous savons ce qu'il est advenu depuis ce temps-là du traité de Versailles que nos représentants avaient signé. J'ai encore devant les yeux les signatures des honorables messieurs qui représentaient le Canada. L'Allemagne a violé ce traité à maintes reprises. Qu'avons-nous fait? Rien, à ma connaissance. Cependant, nous étions partie à ce traité et nous devrions honorer nos signatures.

On nous a parlé de la flotte allemande. Quand on étudie ses moyens d'action comme arme offensive, il ne faut pas oublier que l'Allemagne n'a plus un seul pouce de terrain sur lequel elle puisse établir un poste de ravitaillement de charbon, et j'espère qu'elle n'en aura jamais. Si l'Empire britannique donnait quelques acres de terre à l'Allemagne, celle-ci s'empresserait d'y établir un poste de ravitaillement de charbon comme celui qu'elle avait à Tien-tsin. Les Allemands y avaient construit une ville modèle pour impressionner les Chinois avec leur puissance et leur richesse. Le Japon, Dieu merci, en a pris possession et il garde encore ce poste. C'est ce manque de poste de ravitaillement qui empêche l'Allemagne d'être une puissance navale. Le rayon d'action de sa marine de guerre est limité à la quantité de combustible que peut transporter chaque navire. Autrement dit, les navires qui composent la flotte allemande doivent toujours avoir dans leurs soutes assez de charbon pour pouvoir revenir en Allemagne. Il s'ensuit que nous n'avons pas d'attaque à craindre de la part de la flotte allemande.

Les honorables sénateurs savent que l'Allemagne tient à rentrer en possession des colonies qu'elles avait avant la guerre. J'espère qu'elle n'y réussira jamais. Plusieurs des possessions allemandes d'avant-guerre, ont été données à la Grande-Bretagne. Tout impérialiste que je sois, j'en voudrais certainement à la Grande-Bretagne si elle rendait à l'Allemagne une seule de ces colonies. Nous connaissons la devise anglaise "Ce que nous avons, nous le gardons." Nous connaissons tous ce tableau de l'Union Jack avec, au premier plan, un bouledogue résolu dont les quatre pattes sont écartées de douze pouces ou plus et qui semble dire: "Venez le prendre si vous voulez." Je le répète, j'espère que la Grande-Bretagne ne rendra jamais aucune des anciennes colonies allemandes.

L'Angleterre était et est encore la première puissance au monde, à cause de son immense flotte qui lui assure la suprématie des mers. Dans la noble pensée de réduire les armements, elle a retardé, pendant des années, la construction et le remplacement des navires de sa marine. Mais le peuple anglais est intelligent en matière de finance et, grâce à ce délai de près de vingt ans, avec les seuls paiements d'intérêt qu'il a économisés, il pourra maintenant construire les navires dont sa marine a besoin. Maintenant, l'Angleterre se lance dans l'exécution d'un vaste programme de réarmement. Ses hommes d'Etat peuvent dire à Hitler: "Venez-y! Nous allons dépenser $7,500,000,000, ou le double s'il le faut." Mais l'Angleterre ne dépensera pas tant que cela, parce que l'Allemagne ne peut relever le défi. L'Allemagne n'a pas même assez de beurre et d'autres matières grasses pour nourrir son peuple. Comment pourrait-il se battre? Le grand Napoléon a toujours dit qu'une armée ne se bat que le ventre plein.

Un mot au sujet de Singapour. C'est la plus formidable base naval que le monde ait jamais vue. Elle est située sur une île d'environ quinze milles de long par dix milles de large. Elle est séparée du continent par un bras de mer large d'un mille et quart. On a eu recours à tous les moyens que peut suggérer l'ingéniosité de l'esprit humain pour créer sur l'île une forteresse d'une puissance extraordinaire. On l'a comparée à la ligne Maginot en France. On a construit un bassin flottant où peut pénétrer un navire de plus de 40,000 tonnes et une forme à radoub assez grande pour qu'elle puisse recevoir le bateau le plus considérable qui existe de nos jours ou qu'on pourra construire d'ici bien des années. Autrefois, les navires de guerre devaient se rendre à Malte pour les radoubs. Mes honorables collègues ne l'ignorent pas, Malte est une petite île de la Méditerranée, mer actuellement peu sure pour la flotte anglaise car elle est remplie d'îles, de chenaux et de détroits que traverse la route maritime des Indes. Pendant les hostilités en Ethiopie, il y eut une grande concentration des forces navales britanniques dans la Méditerranée et ce fut une déception pour plusieurs quand la flotte fut rappelée. Mais l'Amirauté britannique avait raison d'adopter cette ligne de conduite. Elle n'ignorait pas que l'Italie avait un certain nombre de petits torpilleurs dont chacun n'avait pour tout équipage que deux hommes. Le Gouvernement italien avait demandé soixante-six volontaires; il s'en présenta cent vingt. Chaque couple d'hommes manœuvrait ce qui constituait en réalité une

puissante torpille capable de faire soixante milles à l'heure. Les Italiens étaient prêts à lancer ces petits bâtiments rapides et meurtriers contre les navires de guerre britanniques. Mes honorables collègues peuvent se faire une idée de ce qui serait survenu. Plusieurs des vaisseaux de ligne de la Grande-Bretagne auraient sans doute été détruits ou endommagés.

Nous avons eu au cours de la guerre une preuve convaincante de la puissance de destruction du sous-marin moderne. Un sous-marin quitta l'Allemagne et parvint jusqu'aux côtes d'Espagne. Rappelons-nous que l'Espagne était alors en bons termes avec les Allemands. Le sous-marin, grâce à un navire-citerne stationné près du rivage, put se réapprovisionner d'essence. Mais cette essence n'était pas celle qu'il fallait au moteur du sous-marin. Le capitaine se dirigea donc vers l'extrémité orientale de l'Adriatique, naviguant en surface la nuit, et en profondeur le jour, afin de faire la plus grande distance possible avec son approvisionnement de combustible. Les honorables sénateurs n'ignorent sans doute pas qu'un sous-marin naviguant en plongée exige une plus forte dépense de force motrice. Dans l'Adriatique, le capitaine du sous-marin put se procurer la qualité d'essence requise et se rendit à Gallipoli. Et voici ce qui arriva: ce sous-marin coula à lui seul trois des plus beaux navires de guerre britanniques. Quand le sous-marin lança sa torpille l'équipage du navire assailli ne put déterminer la position du sous-marin par la direction d'où elle venait, car le sous-marin avait immédiatement filé sous le navire pour rester submergé. Son capitaine avait couru ce risque presque désespéré. Un jour ou deux plus tard, il répéta la même manœuvre. Le *Majestic,* navire de guerre splendide, fut une des victimes de ce sous-marin. J'oublie les noms des deux autres. Il n'y eut heureusement pas de pertes de vie, car les navires n'étaient pas loin de la côte quand ils furent torpillés et l'équipage put échapper dans les chaloupes de sauvetage.

Il se peut que je m'écarte un peu du sujet discuté, mais lorsque je commence à parler de ce grand Empire, je trouve tant de choses intéressantes à dire que je puis difficilement me restreindre. L'Empire britannique n'avait pas un très grande importance avant que j'y fisse mon entrée.

Quelques honorables SÉNATEURS: Oh! Oh!

L'honorable M. CASGRAIN: Je suis né en 1856. Quelle était alors la population des Iles britanniques? Quelle était la population de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Afrique du Sud en ce temps-là? Quant à l'Inde, l'Angleterre n'y avait que le droit de commercer. Le gouvernement anglais n'en prit possession qu'en 1858, lors du soulèvement des Indous. Comment peut-on blâmer quelqu'un d'être impérialiste, surtout quelqu'un de ma race, je ne puis le comprendre. Hier à peine, la Société Saint-Jean-Baptiste décidait de m'envoyer une lettre me priant de demander au très honorable Mackenzie King de ne pas donner suite aux crédits de la défense nationale. J'ai répondu: "J'ai toujours cru que la Société Saint-Jean-Baptiste n'était pas un groupement politique. Les crédits de la défense nationale avaient été votés à l'autre Chambre grâce à la grande habileté de l'honorable ministre de la Défense nationale, et il est trop tard maintenant pour discuter la question. En outre, votre société devrait savoir que le Sénat n'a pas le droit de modifier une loi de finance. Si vous persistez dans cette agitation politique, je vous prierai de rayer mon nom de la liste des membres de votre société."

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien.

L'honorable M. CASGRAIN: Comme je l'ai déjà dit au cours de mes observations, j'attendais des renseignements au sujet de l'*Aurora*. L'honorable sénateur d'Alma en parlera peut-être avant que je reprenne mon siège. Je désirerais qu'il donne à la Chambre des précisions au sujet de ce navire.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je croyais avoir dit bien nettement que l'*Aurora* n'avait que six ans quand il fut désarmé. J'ai décrit son armement et je disais que ce serait une catastrophe que de mettre ce beau croiseur au rancart.

L'honorable M. CASGRAIN: Qui a eu le navire?

L'honorable M. BALLANTYNE: Mon honorable ami m'a certainement entendu.

L'honorable M. CASGRAIN: Où se trouve l'*Aurora* maintenant?

L'honorable M. BALLANTYNE: Les débris de l'*Aurora* se trouvent maintenant quelque part près de Sorel. Un malin l'a acheté ainsi que les deux sous-marins pour la somme de $40,000. Quand mon honorable ami tient compte du cuivre, du laiton, des plaques de blindage et de tout ce qui se trouve sur le croiseur et les sous-marins, il peut facilement évaluer le profit que réalisera l'acheteur.

L'honorable M. CASGRAIN: Mon honorable ami n'avait pas encore dit cela. C'est ce que j'attendais.

L'honorable M. BALLANTYNE: Puisque, grâce à sa générosité, l'Angleterre nous avait donné un aussi beau croiseur, pourquoi ne

l'avons-nous pas gardé pour les fins pour lesquelles le Gouvernement de ce temps-là l'avait accepté? Pourquoi le mettre au rebut maintenant?

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs. . .

Son Honneur le PRÉSIDENT: Je comprends qu'il y a une motion demandant de renvoyer la suite de la discussion.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne me lève pas dans le but de prendre la parole sur la motion de l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), car je sais qu'une besogne considérable attend les membres du comité de la banque et du commerce. Je le ferai peut-être plus tard. Je désire, cependant, faire allusion à la première observation de mon honorable ami de De Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), laquelle m'était adressée. Il a dit que j'ai déclaré, l'an dernier, que la prétendue abrogation de l'article 98 n'avait pas été du tout l'abrogation, de fait, d'une mesure rigoureuse, mais qu'après cette abrogation la loi était plus forte qu'auparavant. J'ai bien dit cela et c'est vrai.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est exact.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais, je me plains de ce que ce prétendu affaiblissement des mesures législatives contre le communisme avait été accompagné d'une affirmation que la menace rouge n'existait pas. L'abrogation fut faite sous le manteau de la contrition et de reculade et accompagnée de protestations d'excuse et de repentir.

L'honorable M. DANDURAND: Sans vouloir tenter de donner une réponse officielle à mon honorable ami d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), je lui rappellerai, à propos de sa dernière remarque, qu'il constatera d'après le rapport que j'ai déposé il y a un instant, que l'*Aurora* fut vendu au plus haut enchérisseur, à la demande du gouvernement du Royaume-Uni.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais seulement après que le gouvernement canadien eût déclaré qu'il n'avait plus besoin du croiseur.

(Sur proposition de l'honorable M. Duff, le débat est ajourné.)

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, les bills suivants sont lus pour la 3e fois, et adoptés:

Bill V, loi pour faire droit à Clara Emily Taylor Elkin.

L'hon. M. BALLANTYNE.

Bill W, loi pour faire droit à Yetta Ginsburg.

Bill X, loi pour faire droit à Marguerite Emily Coombe Low.

Bill Y, loi pour faire droit à Mary May Rowell Thom.

Bill Z, loi pour faire droit à Eva Josephine Millicent Good Ross.

BILL DU RÉTABLISSEMENT AGRICOLE DES PRAIRIES

REMISE DE LA DEUXIÈME LECTURE

A l'ordre du jour:

Deuxième lecture du bill 18, Loi modifiant la loi sur le rétablissement agricole des Prairies.—L'honorable M. Dandurand.

L'honorable M. DAUDURAND:: Honorables sénateurs, vu que le comité de la banque et du commerce a une besogne considérable qui l'attend et que plusieurs représentants de l'extérieur attendent pour témoigner, je propose que cet ordre du jour soit rayé et qu'il soit inscrit aux ordres du jour de demain.

(La motion est adoptée, et l'ordre du jour rayé.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

JEUDI 4 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, le comité permanent de la banque et du commerce, à qui a été renvoyé le bill H, Loi concernant la Compagnie des Prêts et Finance industrielle, a examiné cette mesure, et en fait rapport sans amendement.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. BLACK: Mardi prochain. Je dis mardi prochain, parce que plusieurs membres du comité ont demandé que la troisième lecture ne soit pas soumise avant cette date.

L'honorable M. DANDURAND: Je profite des observations de mon honorable collègue pour dire que j'ai l'intention de proposer que

lorsque le Sénat s'ajournera ce soir il reste ajourné jusqu'à lundi soir prochain, à huit heures.

Son Honneur le PRÉSIDENT: La troisième lecture à la prochaine séance de la Chambre?

L'honorable M. BLACK: Ce sera parfait. Alors la troisième lecture sera proposée...

L'honorable M. DANDURAND: Lundi soir.

RAPPORT DU COMITÉ—TROISIÈME LECTURE

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, le comité permanent de la banque et du commerce, à qui a été renvoyé le bill G, Loi constituant en corporation la Sterling Insurance Company of Canada, a examiné cette mesure et en fait rapport sans amendement.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois. A la prochaine séance de la Chambre?

L'honorable M. MORAUD: Ou maintenant, s'il n'y a pas d'objection.

L'honorable M. BLACK: Je ne m'oppose pas à la troisième lecture dès maintenant.

L'honorable M. MORAUD: Alors, avec le consentement du Sénat, je propose, appuyé par l'honorable sénateur d'Ottawa-Est (l'honorable M. Côté) que le bill soit lu maintenant pour la troisième fois.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

RAPPORT DU COMITÉ—TROISIÈME LECTURE

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, le comité permanent de la banque et du commerce, à qui a été renvoyé le bill F, Loi constituant en corporation la Gore District Mutual Fire Insurance Company, a examiné cette mesure et en fait rapport avec quelques amendements. Ces modifications ne changent pas la nature du bill.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce rapport sera-t-il étudié?

L'honorable M. BLACK: Maintenant, avec le consentement du Sénat. Je propose l'adoption du rapport.

(La motion est adoptée.)

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. BLACK: Au nom de l'honorable sénateur d'Hamilton (l'honorable M. Lynch-Staunton), et avec le consentement du Sénat, je propose que ce bill soit lu maintenant pour la troisième fois.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

RAPPORT DU COMITÉ—TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. BLACK présente le rapport du comité permanent de la banque et du commerce sur le bill T, Loi constituant en corporation la Toronto General Insurance Company, et propose son adoption.

—Le comité a examiné ce projet de loi et en fait rapport avec trois amendements, qui ne sont que des corrections d'erreurs d'écriture.

(La motion est adoptée.)

L'honorable M. BLACK propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

TROISIÈME LECTURE

Bill D, Loi constituant en corporation la Federal Fire Insurance Company of Canada.—L'honorable M. Little.

Bill E, Loi constituant en corporation la Wellington Fire Insurance Company.—L'honorable M. Little.

Bill U, Loi constituant en corporation l'Association de bienfaisance des Fils d'Ecosse.—Le très honorable M. Graham.

BILL DU RÉTABLISSEMENT AGRICOLE DES PRAIRIES

RENVOI DE LA DEUXIÈME LECTURE

A l'ordre du jour.

Deuxième lecture du bill 18, loi modifiant la loi sur le rétablissement agricole des Prairies.—L'hon. M. Dandurand.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, comme le comité de la banque et du commerce et le comité des chemins de fer ont du travail important cet après-midi, je propose que cet ordre soit rayé et inséré aux Ordres du jour de la prochaine séance de la Chambre.

Je profiterai de cette occasion pour prévenir les sénateurs qu'aussitôt que la Chambre lèvera la séance, le comité de la banque et du commerce siégera quelques instants seulement, et que nous reprendrons ensuite nos travaux au comité des chemins de fer, des télégraphes et des ports.

(La motion est adoptée, et l'ordre est rayé.)

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, présente les bills suivants, qui sont lus pour la 1re fois:

Bill A2, Loi pour faire droit à Eva Schiller Lightstone.

Bill B2, Loi pour faire droit à Ruth Jessica Kimpton Shiells.

Bill C2, Loi pour faire droit à Grace Ellen Doris Newman.

Le Sénat s'ajourne au lundi, 8 mars, à huit heures du soir.

SÉNAT

JEUDI 8 mars 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ—CENTRAL FINANCE CORPORATION

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, le comité permanent de la banque et du commerce, auquel a été renvoyé le Bill C, Loi concernant la "Central Finance Corporation" et changeant son nom en celui de "La Corporation de Finance du Ménage", a examiné cette mesure et demande à en faire rapport sans amendement.

Il n'est que juste de dire que les membres du comité n'ont pas proposé unanimement l'adoption de ce bill.

Le Sénat se rappellera que, l'an dernier, le comité de la banque et du commerce a consacré beaucoup de temps dans le but de produire un bill modèle satisfaisant qui comprendrait toutes les compagnies de petits prêts faisant des opérations en vertu de leur charte fédérale. Le bill qui en est résulté proposait une réduction notable des taux à un niveau uniforme, et des règlements tendant à empêcher l'exploitation. Cette mesure, cependant, n'est pas devenue loi. Tous les membres de cette Chambre espéraient, je crois, que le Gouvernement présenterait cette année un projet de loi de même nature que celui que le Sénat a proposé l'an dernier, mais cela n'a pas été fait. Jeudi dernier, le comité a fait rapport à la Chambre sur le bill H, Loi concernant La Compagnie des Prêts et Finance industrielle, proposant l'adoption de ce bill sans amendement. Cette mesure indiquait une légère réduction par la compagnie des taux anciennement demandés, et autorisait un taux uniforme de 2 p. 100 par mois, payable mensuellement à la date de l'échéance, mais non d'avance.

Le bill C, Loi concernant la Central Finance Corporation, dont la Chambre est maintenant saisie, propose une légère réduction des taux demandés jusqu'à ce jour. Il alloue un intérêt

de 1½ p. 100 par mois sur les prêts garantis par billets endossés, et 2¼ p. 100 par mois sur les prêts garantis par des hypothèques sur des effets mobiliers. Je dirai, à une fin de comparaison, qu'alors que la Compagnie des Prêts et Finance industrielle consent virtuellement tous ses prêts sur des billets endossés, les prêts de la Central Finance Corporation sont presque tous garantis par des hypothèques sur effets mobiliers, de sorte que la réduction de ses taux consentis sur des billets endossés ne signifiera pas grand'chose à moins que ses affaires n'augmentent sensiblement.

Je suis d'avis que les taux de ces compagnies de petits prêts sont trop élevés. Il est vrai que ces compagnies sont nécessaires dans notre pays, surtout dans les petites villes et les centres industriels,—besoin que ne satisfont pas d'autres institutions de prêts. Il est vrai également que ces sociétés ne peuvent fonctionner à moins de demander un taux d'intérêt plus élevé que le taux normal. Cependant, je crois me faire l'écho de l'opinion du comité en disant que l'on ne devrait pas leur permettre de demander plus de 2 p. 100 par mois, en tout, y compris les frais et les déboursés. Ce bill C permet à la compagnie de demander jusqu'à 2¼ p. 100 par mois. Les membres du comité se sont crus justifiables de recommander l'adoption de ce bill pour la raison que dans la mesure modifiant la loi de 1934 relative aux compagnies de prêts, un taux maximum de 2½ p. 100 était fixé. Il n'y a que trois compagnies faisant des opérations en vertu de leur charte fédérale,—les deux que j'ai mentionnées et la Discount and Loan Corporation. Le comité n'a pas cru raisonnable qu'une compagnie fût autorisée à demander un taux de 2½ p. 100 alors qu'une autre était limitée à 2 p. 100.

Je désire exprimer le besoin urgent d'une législation générale comprenant toutes les compagnies de petits prêts constituées en corporation en vertu d'une charte fédérale, et j'exhorte le Gouvernement à présenter un projet de loi dans ce sens aussitôt que possible, pas plus tard, certes, qu'à la prochaine session du Parlement.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, qu'arrivera-t-il si ce bill n'est pas adopté? La compagnie ne continuerait-elle pas ses opérations en vertu de la loi actuelle, étant ainsi en mesure de demander, comme dans le passé, des taux plus élevés que ceux que propose le projet de loi dont nous sommes saisis?

L'honorable M. BLACK: La charte de cette compagnie, qui désire maintenant un changement de nom, expire dans le mois de mars, le mois actuel.

L'honorable M. LITTLE: Le permis expirera, mais non la charte.

L'honorable M. BLACK: Peu importe. L'avocat de la compagnie et d'autres représentants devant le comité ont manifesté la crainte que si ce bill n'est pas adopté à cette session, cette société ne puisse faire d'opérations. Il n'est que juste de dire que le surintendant des assurances, qui représente le département, et dans ce cas-ci, je suppose, le ministre, a semblé montrer au comité que cette appréhension n'est guère fondée.

L'honorable M. DUFF: Honorables collègues, vu les observations de l'honorable président du comité de la banque et du commerce (l'honorable M. Black) et l'importance de cette mesure législative, nous devrions avoir l'occasion de l'étudier attentivement. Je suggère donc de renvoyer à une semaine, de ce soir, l'étude de ce bill.

L'honorable M. LITTLE: Honorables sénateurs, si nous acceptons la suggestion de l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) nous ne serons pas justes à l'égard de la Central Finance Corporation. La charte qui la régit depuis huit ans autorise un taux d'intérêt de 2½ p. 100. Maintenant, toutefois, à en croire une opinion du ministère de la Justice, il est douteux que la compagnie ait le droit de demander cet intérêt, et son permis ne sera peut-être pas renouvelé à la fin de ce mois. Je sais que les honorables sénateurs désirent le dépôt d'un bill général, basé sur une enquête complète des taux des compagnies de prêts dans le but de les réduire au-dessous du niveau actuel. Apparemment, on n'a pu encore présenter un projet de loi de cette nature à cette session. Bien que la charte autorise le taux de 2½ p. 100, la compagnie ne l'a pas demandé, et, en vertu de l'amendement proposé, son taux sera de 2¼ p. 100. Dans ces circonstances, je ne crois pas raisonnable de retarder l'étude du bill. On nous a laissé entendre que l'autre Chambre hâte ses travaux, et si nous acceptons la suggestion de mon honorable ami, la mesure ne sera peut-être pas examinée par cette Chambre avant la prorogation. Je prie donc l'honorable sénateur de Lunenburg de retirer sa proposition.

L'honorable M. DUFF: Je n'approuve pas absolument les observations de mon honorable ami de London (l'honorable M. Little). Il n'y a pas de raison pour laquelle le Parlement devrait proroger avant d'avoir discuté les affaires du pays. Nous ne sommes que dans la première partie de mars, et j'ai suggéré de réserver ce bill une semaine afin que les honorables sénateurs aient l'occasion de l'étudier avec plus de soin. Ce n'est que raisonnable, je crois. A mon sens, la réduction du taux d'intérêt de 2½ à 2¼ p. 100 n'est pas suffisante. Ces compagnies de prêts exigent des intérêts beaucoup trop élevés.

L'honorable M. CASGRAIN: C'est de l'usure.

L'honorable M. DUFF: Mon honorable voisin dit que c'est de l'usure. Il est bien plus franc que moi; je suis quelque peu plus diplomate, et je ne voudrais pas aller si loin. S'il est nécessaire, restons ici pour étudier le bill attentivement, et je suis certain que, dans les circonstances, j'ai raison de demander le renvoi d'un plus ample examen de la mesure, jusqu'à ce que les honorables sénateurs aient eu le temps d'en prendre connaissance et soient en état de décider ce qui est dans le meilleur intérêt des Canadiens. Je répète donc que nous devrions attendre une semaine avant de discuter le bill de nouveau.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggère de renvoyer la discussion de ce projet de loi à mercredi, lorsque les mérites du bill pourront être examinés de nouveau en comité. Alors, si nous avons besoin d'être mieux éclairés, nous pourrons renvoyer la discussion à une date ultérieure. Nous pouvons, cependant, nous entendre sur ce qu'il est raisonnable de faire à l'égard de cette compagnie dont les opérations durent depuis quelques années. A ma très grande surprise, j'ai appris qu'elle a prêté des millions de dollars dans la province d'Ontario au taux d'intérêt autorisé par sa charte. Apparemment, on a besoin d'institutions de cette nature. Nous avons lu pour la deuxième fois un autre bill, dont la troisième lecture sera proposée demain, et qui limite le taux d'intérêt à 20 p. 100.

L'honorable M. BLACK: Deux pour cent par mois.

L'honorable M. DANDURAND: Cela représente un intérêt annuel de 24 p. 100. Cependant, le surintendant des assurances qui surveille l'application des lois des compagnies de prêts, a approuvé l'amendement contenu dans l'autre bill, dont la troisième lecture est inscrite pour demain, et il a exprimé sa satisfaction d'avoir réussi enfin à obtenir la réduction du taux d'intérêt à 2 p. 100. Ce bill permet un intérêt n'excédant pas 1½ p. 100 sur des prêts endossés. . .

L'honorable M. CASGRAIN: Par mois.

L'honorable M. DANDURAND: . . . au lieu de 2 p. 100 par mois. Sur d'autres prêts le taux ne doit pas excéder 2¼ p. 100. Le surintendant de l'assurance a prétendu que la compagnie pouvait faire ses opérations à un taux de 2 p. 100, comme l'autre bill en donne

l'autorité. La compagnie a déclaré que le taux de 2½ p. 100 ne lui avait rapporté que 4.7 p. 100 sur ces capitaux engagés. Les chiffres semblent exacts, et ils n'indiquent certainement pas de très grosses recettes pour ceux qui ont fait ce placement.

La seule différence d'opinion entre le ministère des Finances, représenté par le surintendant des assurances, et la compagnie, concerne le taux de 2¼ p. 100 sur les hypothèques sur effets mobiliers. Ce taux inclut certains frais pour examen de titres, enregistrement de l'hypothèque sur biens mobiliers et autres dépenses. La compagnie dit qu'il lui faut ce taux pour faire face à ces déboursés. Les honorables sénateurs devront décider si la compagnie a bien établi la nécessité de ce taux de 2¼ p. 100, ou s'il devrait être réduit à 2 p. 100. L'honorable président du comité de la banque et du commerce a dit que la compagnie a demandé jusqu'à 2½ p. 100 par mois, c'est-à-dire 30 p. 100 par année, en comprenant les dépenses d'hypothèques sur effets mobiliers. La société prétend que si nous refusons d'adopter ce bill, elle aura encore droit, en vertu de sa charte, de demander un taux de 30 p. 100. Mais le ministère de la Justice a dit au surintendant des assurances que, à son avis, la charte autorise la compagnie à demander pour ses dépenses d'hypothèques sur biens mobiliers, non pas une somme globale de $10, mais seulement ses dépenses réelles de ce chef. Fort de cette opinion, le surintendant des assurances dit à la compagnie: "Vous devrez me prouver que vous avez déboursé $10 en dépenses d'hypothèques sur biens mobiliers." La société répond qu'elle ne le peut, parce que ce sont ses employés qui font le travail. Je ne saurais dire sur-le-champ si elle est prête à demander moins de $10. Si, cependant, la compagnie ne se rend pas aux exigences du ministère des Finances, alors ce département peut refuser de renouveler le permis. La question a été bien examinée, et il est assez facile de décider. D'un côté, la compagnie déclare qu'elle ne peut faire d'opérations à 2 p. 100. Il est vrai qu'elle consent à accepter un taux de 1½ p. 100 sur des billets endossés, mais elle admet que jusqu'à ce jour elle n'a pas consenti de tels prêts, que, virtuellement, toutes ses affaires se sont limitées à des prêts garantis par des hypothèques sur effets mobiliers.

L'honorable M. DUFF: Je conviens avec l'honorable leader du Sénat que le taux de 2½ p. 100 par mois est bien trop élevé. En réalité, il a dit que le surintendant des assurances, fonctionnaire très capable du ministère des Finances, a exprimé l'opinion que les taux prévus par ce bill, ou, quant à cela, les taux demandés par les compagnies de prêts en général, sont absolument trop élevés. Il me semble, étant donné cet état de choses, que nous devrions examiner ce bill avec la plus grande attention. Je dis aux honorables sénateurs que nous nous montrerions sages en étudiant cette mesure avec le soin le plus minitieux.

Mon honorable collègue de London (l'honorable M. Little) dit que le Parlement prorogera peut-être dans quelques semaines. Mais cette possibilité ne devrait pas compter dans l'examen de cette mesure. Nous sommes ici pour protéger les personnes qui sont obligées d'emprunter des sommes d'argent des compagnies de prêts, et tous comprennent, je crois, que ces sociétés demandent des taux d'intérêt excessifs à leurs clients. Ce bill ne m'intéresse pas personnellement. Je désire simplement que ceux qui sont obligés d'emprunter d'institutions de prêts obtiennent leur argent à aussi bon marché que possible. Je conclus des observations de mon honorable ami qu'il ne comprend pas très bien si le bill est juste ou défectueux, et, dans les circonstances, j'ai parfaitement le droit de proposer que nous l'examinions plus amplement. Nous ne sommes pas tenus de proroger dans une semaine ou deux, ou même dans deux mois. Quant à moi, je suis disposé à rester ici jusqu'à ce que les affaires du pays soient terminées convenablement. Avec tout le respect que je dois à l'honorable président du comité et à ses collègues, qui ont donné beaucoup d'attention à ce bill, je demande, comme marque de courtoisie, qu'une nouvelle étude de la mesure soit renvoyée à une semaine, de ce soir.

Son Honneur le PRESIDENT: Honorables sénateurs, je ferai observer que cette discussion est irrégulière. Le comité de la banque et du commerce a fait rapport sur ce bill sans amendement. L'article 41 de la *Procédure du Sénat* dit:

> Si le rapport contient un bill sans amendement, il est adopté sans motion, et le sénateur qui est le parrain du bill propose qu'il soit lu pour la troisième fois un jour ultérieur.

Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. LITTLE: A la prochaine séance de la Chambre.

L'honorable M. DUFF: Monsieur le Président, je ne puis accepter votre décision. Certainement, ce bill, après que le comité permanent en a fait rapport, devrait être renvoyé au comité général, avant sa troisième lecture. Si l'on n'accepte pas ma proposition de renvoyer à une semaine un nouvel examen du bill, je demanderai alors que ce projet de loi soit renvoyé au comité général.

L'hon. M. CALDER: Honorables sénateurs, je dois avouer que j'ignore quelle est la règle, mais il me semble que ceux de mes collègues qui ne sont pas membres du comité de la banque et du commerce devraient avoir l'occasion de se renseigner quelque peu sur cette mesure. Sauf erreur, le rapport du comité a simplement été présenté; il n'a pas encore été adopté. Si c'est le règlement de la Chambre que dès qu'un rapport est adopté, il ne peut être soumis au comité général, je crains que ceux parmi nous qui ne font pas partie du comité de la banque et du commerce ne connaissent guère ce bill.

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien!

L'honorable M. DANDURAND: Nous pouvons trouver une solution facile, je crois. A l'instar de mon honorable ami (l'honorable M. Calder), je n'ai pas étudié le règlement. C'est un bill d'intérêt privé que le comité nous a renvoyé sans amendement. Selon Son Honneur le Président, il reste à quelqu'un de proposer la troisième lecture du bill...

L'honorable M. DUFF: Oh! non.

L'honorable M. DANDURAND: Je donne mon interprétation de la décision du président, mais je crois qu'il serait réglementaire de proposer que le projet de loi ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais renvoyé au comité général.

L'honorable M. DUFF: Non. Je crois que mon honorable ami se trompe quelque peu en citant le règlement de la Chambre. Si je le comprends bien, les règlements de cette Chambre, de même que ceux de l'autre Chambre, un bill, quand un comité en a fait rapport, doit être soumis au comité général pour son étude article par article.

Des VOIX: Non, non.

L'honorable M. DUFF: Pas jusqu'à sa troisième lecture.

L'honorable M. CALDER: Notre règlement est différent de celui de la Chambre des communes.

L'honorable M. DUFF: Je proposerais que ce rapport ne soit pas reçu maintenant, mais qu'il soit étudié lundi de la semaine prochaine.

Son Honneur le PRÉSIDENT: J'appellerai l'attention de l'honorable sénateur (l'honorable M. Duff) sur l'article 128 du règlement, qui dit:

A moins que le Sénat n'en ordonne autrement, un bill privé qui a fait l'objet d'un rapport par un comité permanent ou spécial n'est pas renvoyé au comité général.

et à l'article 129:

Un bill privé ne doit pas être lu pour la troisième fois le jour même où un comité en fait rapport.

Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

Le très honorable M. GRAHAM: A la prochaine séance.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Il a été proposé par l'honorable sénateur Little, appuyé par l'honorable sénateur Murdock, que ce projet de loi soit inséré au Feuilleton pour sa troisième lecture à la prochaine séance de la Chambre. La motion est-elle adoptée?

L'honorable M. HAIG: Je propose en amendement que ce bill ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais soit renvoyé au comité général.

L'honorable M. MURDOCK: Il n'y a pas de motion touchant la troisième lecture.

L'honorable M. HAIG: Il y a une motion pour l'insérer au Feuilleton de demain. Je ne suis pas prêt à accepter cette motion. S'il y a une motion pour l'insérer au Feuilleton, je puis proposer en amendement que nous prenions quelque autre décision. Si Son Honneur le Président décide que j'enfreins le règlement, je suis prêt à proposer que le bill ne soit pas inséré au Feuilleton pour demain, mais qu'il soit inscrit au Feuilleton durant une semaine, à dater de ce soir.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, honorables sénateurs, ainsi que l'amendement, savoir que ce bill ne soit pas inséré au Feuilleton pour sa troisième lecture à la prochaine séance de la Chambre, mais qu'il soit inséré au Feuilleton pour sa troisième lecture lundi prochain. L'amendement est-il adopté?

L'honorable M. CALDER: Avant que l'on vote sur l'amendement, je désire dire un mot ou deux. Je suis certain que plusieurs membres de la Chambre sont dans la même position que moi-même. Je suis surpris que n'importe quelle compagnie demande un taux d'intérêt mensuel de 2½ p. 100. Je veux en connaître la raison.

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien!

L'honorable M. CALDER: De plus, je veux savoir combien de compagnies font des opérations au Canada en vertu de cette loi. Cela se pratique-t-il communément? Existe-t-il plusieurs de ces compagnies? Y a-t-il de nombreuses compagnies purement provinciales faisant la même chose? J'aimerais avoir une foule de renseignements sur cette mesure.

Si l'amendement est adopté nous ne serons guère plus avancés. Il serait préférable de laisser adopter la motion. Puis, si des membres de la Chambre désirent examiner le bill et en connaître les motifs, nous pourrons nous former en comité général.

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien!

L'honorable M. CALDER: Tandis que j'ai la parole, il est une autre question sur laquelle je tiens à appeler l'attention de mes honorables collègues. S'il n'y avait que quelques compagnies faisant des opérations en vertu d'une charte fédérale...

L'honorable M. DANDURAND: Sauf erreur, il y en a deux dont nous parlons maintenant, et deux autres régies par une charte fédérale. Est-ce exact?

L'honorable M. LITTLE: Il y en a trois.

L'honorable M. BLACK: Le mémoire que j'ai lu dit qu'il y a trois compagnies faisant des opérations sous l'autorité de chartes fédérales. Deux de ces compagnies sont l'objet de notre discussion actuelle. Elles demandent une modification de leurs chartes, et il existe une troisième compagnie soumise à une charte fédérale, et à laquelle s'appliquerait aucun amendement de la loi de 1934 relative aux compagnies de prêts fixant le taux à un maximum de 2½ p. 100 par mois.

Bien que ce débat ne soit peut-être pas réglementaire, je profiterai de cette occasion pour fournir un peu plus de renseignements. Il y a dans la province d'Ontario un certain nombre de compagnies de prêts faisant des opérations sous l'autorité de chartes provinciales. On en trouve plusieurs, je crois, dans la province de Québec; deux ou trois—trois l'an dernier—dans les Provinces maritimes. Comme elles sont toutes régies par des chartes provinciales, la division fédérale ne peut se renseigner sur les taux qu'elles demandent. Le surintendant des assurances, avec qui je me suis entretenu, et à qui j'ai écrit pour avoir ce renseignement, m'a répondu: "Je ne puis connaître les taux demandés par les compagnies provinciales, mais ils sont atroces. Je ne puis vous mentionner les chiffres exacts de leurs taux, parce qu'elles ne sont pas sous mon autorité, mais parfois leurs taux se sont montés à 100 p. 100, ou plus". C'est pour cela que le ministère encourage ces compagnies, autant que possible, à obtenir des chartes fédérales.

Je crois qu'il a été clairement démontré devant le comité, l'an dernier, que les compagnies constituées en vertu de lois fédérales sont, en général, sûres et solides, et bien que les taux puissent paraître élevés, les bénéfices nets de ces compagnies, une fois les frais d'administration déduits, ne sont pas excessifs. Pour moi, ces sociétés rendent un service à la communauté qu'aucune autre organisation de prêt au pays ne peut rendre. Les gens courts d'argent ne tiennent pas à s'adresses à des usuriers qui exigeront d'eux 10, 15 ou 20 p. 100 par mois, comme cela s'est vu dans quelques-unes de nos provinces. Ils préfèrent s'adresser à ces compagnies dont les taux sont fixés. L'inspection de ces sociétés par le département de l'Assurance, comme dans le cas des compagnies d'assurance, constitue une véritable sauvegarde.

Ainsi que l'ont laissé entendre l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) et l'honorable sénateur de Saltcoats (l'honorable M. Calder), ce bill devrait être soumis au comité plénier. On ne peut pas dans ce comité, obtenir autant de renseignements que l'on en aurait au comité de la banque et du commerce, car on ne peut pas y convoquer de témoins pas plus que les parties intéressées; mais je crois qu'on peut trouver toutes les informations dont on a besoin dans le compte rendu imprimé des témoignages rendus devant le comité de la banque et du commerce, l'an dernier. Si ce compte rendu n'est pas imprimé, je crois que l'on peut se procurer le texte dactylographié du compte rendu sténographique. Nous n'avons pas besoin, je le répète, de perdre notre temps à essayer d'obtenir des renseignements au sujet des compagnies de prêt régies par les lois provinciales, car je tiens par écrit du département qu'il est impossible de se les procurer, malgré que dans bien des cas les taux exigés soient atroces.

L'honorable JAMES MURDOCK: Personnellement, je suis tout aussi opposé que n'importe lequel de nos honorables collègues aux taux révoltants qui sont exigés par certaines de ces compagnies de prêt; mais il ne s'agit pas de cela. Toute la question des compagnies de prêt a été étudiée l'an dernier et a été l'objet de longues discussions ici même et en comité. A cette époque-là, on avait exprimé l'espoir que le Gouvernement déposerait un bill type auquel toutes les compagnies de prêt à charte fédérale auraient eu à se conformer, au point de vue des taux d'intérêt. Toutefois, le projet de loi ne fut pas présenté. La question tout entière est revenue sur le tapis cette année, et lors de la deuxième lecture de ce projet de loi, on a eu amplement l'occasion d'examiner à fond le principe en jeu. A mon avis, le principe sur lequel sont basés les taux exigés par quelques-unes de ces compagnies de prêt est faux, mais j'ai raison, je crois, de dire que nous avons déjà adopté certains projets de loi ayant à peu près le même objet que le présent bill. Cela

étant, allons-nous maintenant dire à ceux qui ont fait présenter ce projet de loi "Nous ne vous laisserons plus faire d'affaires",—car telle est la signification que prendrait notre décision après le 31 mars,—"mais nous allons laisser les pauvres gens qui désirent emprunter de l'argent à la merci de quelque compagnie de prêt faisant affaires en vertu d'une charte provinciale, c'est-à-dire une compagnie ne relevant nullement de nous, et qui exigera 10, 15 ou 20 p. 100 d'intérêt?" Je ne crois pas que nous désirions faire des passe-droit jusqu'à un tel point.

Pour ma part, je crois que le taux d'intérêt exigé par toutes ces compagnies est trop élevé; mais j'estime que c'est au Gouvernement de déposer un projet de loi modèle. Voilà l'unique raison pour laquelle j'ai appuyé la motion qui a été proposée ce soir, car en principe je réprouve la façon dont les frais ont été établis dans le passé. Mais je crois que ce serait une grave erreur que de faire ce que, semble-t-il, quelques-uns de mes honorables amis désirent, c'est-à-dire rejeter ce projet de loi sans l'étudier davantage.

L'honorable M. DUFF: Non, vous vous trompez tout à fait.

L'honorable M. MURDOCK: On nous propose d'attendre une semaine et de discuter alors la question en comité plénier. Le comité de la banque et du commerce, c'est-à-dire le même comité qui a étudié d'autres projets de loi de même nature cette année et l'an dernier, a examiné celui-ci à fond, et nous fait maintenant rapport que la compagnie intéressée se propose de réduire ses taux d'intérêt. C'est là assurément un pas dans la bonne voie, une initiative que nous préconisons, et c'est pourquoi je suis d'avis que nous fassions en sorte d'adopter ce projet de loi. Je voudrais que cette compagnie fût autorisée à prêter des fonds moyennant un intérêt moins élevé afin que les gens qui ont besoin d'emprunter ne soient pas à la merci d'une compagnie à charte provinciale dont le taux d'intérêt est beaucoup plus élevé.

L'honorable M. CALDER: Depuis deux ou trois ans, il est question d'une loi générale qui s'appliquerait à toutes ces compagnies. Outre ce projet de loi dont nous sommes saisis, il y en a un autre qui est inscrit au Feuilleton pour sa troisième lecture demain. Est-il nécessaire de voir si l'on devrait insérer ou non une disposition pour permettre à ces compagnies d'opérer pendant un certain temps encore?

L'honorable M. DANDURAND: Leur permis n'est valable que pour un an.

L'honorable M. CALDER: On l'accorde d'année en année?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. CALDER: Dans ce cas, il n'y a aucune difficulté. Si le bill est soumis au comité plénier, nous pourrons le comprendre et prendre une décision.

L'honorable M. HAIG: J'ai une question à poser à l'honorable leader du Sénat. Comment pouvons-nous renvoyer ce bill au comité plénier, comme l'a proposé l'honorable député de Saltcoats (l'honorable M. Calder)? C'est ce que je veux obtenir. J'ai proposé que la motion pour troisième lecture soit réservée pour une semaine et j'espère que de cette façon le Sénat pourra étudier le bill en comité plénier. C'est tout ce que je demande. L'honorable leader pourrait-il m'indiquer quelle est la procédure à suivre pour y arriver?

Le très honorable M. GRAHAM: Mon honorable ami me permet-il de dire un mot? Nous avons jusqu'à présent respecté les règlements mais nous semblons sur le point de nous en écarter. On a proposé que ce bill soit inscrit au Feuilleton de demain pour troisième lecture. Quand cette motion pour troisième lecture sera appelée n'importe quel honorable sénateur aura le droit de proposer en amendement que le bill ne soit pas lu une troisième fois maintenant mais qu'il soit renvoyé au comité plénier.

L'honorable M. CALDER: Une motion ne signifie rien tant qu'elle n'a pas été adoptée.

Le très honorable M. GRAHAM: Le fait qu'une motion pour troisième lecture figure à l'ordre du jour ne signifie pas qu'elle doive être adoptée. Nous pouvons modifier un bill sur une motion pour troisième lecture; nous pouvons en faire presque tout ce que nous voulons.

L'honorable M. CASGRAIN: Nous avons annulé dernièrement la troisième lecture d'un bill.

Le très honorable M. GRAHAM: Quand la motion pour troisième lecture sera appelée, n'importe quel honorable sénateur pourra proposer en amendement que le bill soit renvoyé au comité plénier.

L'honorable M. CALDER: Pour que le Sénat puisse se former en comité plénier, il faut naturellement que la majorité des membres votent pour l'amendement.

Le très honorable M. GRAHAM: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Dans ces circonstances, je proposerais à mes honorables amis de renvoyer le projet de loi à demain pour troisième lecture. On pourrait alors pré-

senter un amendement pour déférer le bill au comité plénier à une autre date. Si nous remettons à huitaine la motion pour troisième lecture, nous perdrons tout ce temps. Evidemment je comprends qu'il est absolument impossible de terminer la session pour Pâques, comme l'a laissé entendre un certain journal de Toronto. Nous siégerons jusqu'au 15 avril, et peut-être jusqu'au 15 mai.

L'honorable M. DUFF: Honorables sénateurs, je suis prêt à m'en remettre à l'opinion de l'honorable leader de la Chambre (l'honorable M. Dandurand), ainsi qu'à celle du très honorable représentant d'Eganville (le très honorable M. Graham), dont l'expérience, non seulement dans cette Chambre mais dans l'autre est plus considérable que la mienne. Néanmoins, honorables sénateurs, j'estime que ce n'est pas la coutume de renvoyer un bill au comité plénier, après que la motion pour troisième lecture a été présentée.

L'honorable M. CALDER: La chose peut se faire dans cette Chambre.

L'honorable M. DUFF: Je veux m'en tenir à la procédure régulière et, à mon avis, celle-ci veut que le président du comité fasse rapport ou qu'un autre membre propose le renvoi du projet de loi au comité plénier de la Chambre. Après que le comité aura étudié le bill, on pourra ensuite procéder à sa troisième lecture. Mais si l'honorable leader du Gouvernement et le très honorable représentant d'Eganville peuvent me donner l'assurance que la troisième lecture du bill sera proposée demain et que celui-ci sera ensuite déféré au comité plénier, alors je consens à cette procédure. Toutefois, me permettra-t-on de répéter qu'à mon avis la procédure régulière, maintenant que nous avons reçu le rapport du comité et entendu les remarques du président, est de soumettre le bill à l'étude du comité plénier ce soir, ou demain, ou la semaine prochaine.

Quelques honorables SENATEURS: Au vote!

L'honorable M. CASGRAIN: Honorables sénateurs, la Chambre a-t-elle adopté le rapport?

L'honorable M. MURDOCK: Il n'est pas nécessaire d'adopter le rapport.

L'honorable M. BLONDIN: Honorables sénateurs, ce bill, après avoir subi ses première et deuxième lectures, a été déféré à un comité permanent du Sénat. Ce comité fait maintenant rapport qu'il n'a aucun amendement à recommander dans le bill. Donc, en vertu du règlement, il n'y a pas à proposer l'adoption du rapport, puisqu'il n'y a rien à adopter.

L'honorable M. CASGRAIN: Le comité n'a-t-il pas fait un rapport?

L'honorable M. CALDER: Oui, il en a fait un.

L'honorable M. BLONDIN: Le bill nous revient tel que nous l'avons envoyé au comité; de sorte qu'aussitôt le rapport présenté, Son honneur le Président demande simplement à quand fixer la troisième lecture.

Son honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il a été proposé par l'honorable sénateur Little, appuyé par l'honorable sénateur Murdock, que le bill C, intitulé: Loi concernant la "Central Finance Corporation" et changeant son nom en celui de "La Corporation de Finance du Ménage" soit inscrit au Feuilleton pour sa troisième lecture à la prochaine séance. Il est proposé en amendement par l'honorable sénateur Haig...

L'honorable M. DANDURAND: Il n'y a pas d'amendement.

L'honorable M. HAIG: Vu la déclaration de l'honorable leader du Sénat, je suis tout disposé à retirer ma proposition d'amendement. Je pensais que lorsqu'un bill était inscrit à l'ordre du jour pour sa troisième lecture, il ne pouvait plus être renvoyé au comité plénier, mais l'honorable leader du gouvernement et d'autres nous assurent ce soir que la chose peut être permise.

L'honorable M. DANDURAND: Lors d'une des dernières séances—je ne sais si mon honorable ami était présent ou non—un bill fut lu pour la troisième fois et Son honneur le Président demanda s'il serait adopté. A ce moment-là un débat s'engagea et le bill fut renvoyé à un comité permanent.

L'honorable M. HAIG: Je retire ma proposition d'amendement.

L'honorable M. GILLIS: Lorsqu'est déposé un rapport de comité, est-ce l'habitude de donner un aperçu des principales modifications projetées?

L'honorable M. BALLANTYNE: Il n'y a pas de modification projetée dans ce rapport-ci.

Son honneur le PRÉSIDENT: La proposition d'amendement est retirée. Est-ce votre désir, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

TRAITÉ CONCERNANT LA PÊCHE DU SOCKEYE DANS LES EAUX DE PUGET SOUND ET DU FLEUVE FRASER

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS—

DISCUSSION REMISE

Sur l'avis de l'honorable M. Taylor qu'il appellera l'attention du Gouvernement sur le traité concernant le sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser, ratifié par le Canada en 1930, et demandera:

1. Si ce traité a été ratifié par le Sénat des Etats-Unis, et à quelle date.
2. Si la ratification, si elle a eu lieu, est soumise à certaines réserves.
3. Si ces réserves doivent être soumises à l'examen du Parlement du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Voici les réponses aux questions de l'honorable sénateur:

1. Le 16 juin 1936, le Sénat des Etats-Unis a exprimé son avis et a donné son consentement à la ratification par les Etats-Unis de la convention entre le Canada et les Etats-Unis, signée à Washington le 26 mai 1930, pour la protection, la conservation et l'extension des pêcheries de saumon sockeye dans le bassin du fleuve Fraser.

2. Cette résolution du Sénat des Etats-Unis a été adoptée sous réserve des ententes suivantes qui doivent faire partie de la ratification:

"(1) Que la Commission internationale des pêcheries de saumon du Pacifique n'auront pas le pouvoir d'autoriser aucun genre d'engins de pêche interdits par les lois de l'Etat de Washington ou du Dominion du Canada;

"(2) Que la Commission ne promulguera ni n'appliquera aucun règlement avant qu'aient été effectuées les études scientifiques prévues par la convention et embrassant deux cycles de montaison du saumon sockeye, soit huit ans; et

"(3) Que la Commission établira un comité consultatif composé de cinq ressortissants de chaque pays qui représenteront les diverses branches de l'industrie (seine en bourse, filet à mailler, ligne traînante, pêche sportive, et une autre), lequel comité consultatif sera invité à toutes les réunions non exécutives de la Commission et aura toute faculté d'examiner tous projets d'ordonnances, de règlements ou de recommandations et d'exprimer leur avis.

3. Ces ententes, qui, sous le régime de la pratique et des précédents existants, constituent des éclaircissements ou interprétations d'aspects administratifs, ne paraissent pas être contraires aux principes et objets de la convention. Par conséquent, la question de leur soumission au Parlement qui a ratifié la convention en 1930 ne se pose pas.

L'honorable M. TAYLOR: Honorables sénateurs, je désire remettre les observations que je voudrais faire sur cette question jusqu'à ce que j'aie pu lire les réponses qui viennent d'être faites. Je propose donc l'ajournement du débat jusqu'à mercredi prochain.

L'honorable M. DANDURAND: Le mot "débat" n'est guère exact, car il n'y a pas eu de débat jusqu'ici. L'honorable membre vient de recevoir une réponse à sa question et s'il ne veut pas qu'on procède maintenant à une discussion, je lui conseillerais de demander que sa question soit réservée au Feuilleton.

L'honorable M. TAYLOR: Cela m'agrée tout à fait, honorables sénateurs. Je pense, cependant, que la remarque que j'ai faite est régulière. J'ai donné avis, il y a quelque temps, que j'attirerais l'attention de la Chambre sur le traité concernant le saumon "sockeye" dans le détroit de Puget et le fleuve Fraser. Nous procédons à l'envers; nous discutons des questions et puis nous recevons ensuite des réponses. Je voulais procéder d'une façon un peu plus régulière. Je voulais obtenir une réponse à ma question et puis discuter l'état de choses indiqué par la réponse. Peu m'importe comment on inscrira la question au Feuilleton, pourvu que j'aie la faculté de discuter la question, quand j'en aurai l'intention.

L'honorable M. DANDURAND: Il m'a souvent paru aussi que la procédure n'était pas régulière. Un honorable membre attire l'attention du Sénat sur une certaine affaire et pose une question. Il ne reçoit de réponse que lorsque la discussion est terminée, tandis que s'il avait reçu la réponse d'abord, une discussion lui aurait peut-être semblé superflue. Je me rends compte que plusieurs considérations militent en faveur de la procédure préconisée par mon honorable ami, c'est-à-dire qu'il faudrait répondre d'abord aux questions. J'ai répondu à la demande de renseignements de mon honorable ami. La seule chose à régler maintenant, c'est le mode d'inscription au Feuilleton. Nous proposons que la question soit réservée.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Jusqu'à mercredi.

BILL SUR LE RÉTABLISSEMENT AGRICOLE DES PRAIRIES

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 18: Loi modifiant la Loi sur le rétablissement agricole des Prairies.

—Les honorables sénateurs se rappellent qu'au cours de la session de 1935, le Parle-

ment a voté une mesure législative pour pourvoir au rétablissement des zones de sécheresse et de poudroiement dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta. Le projet de loi tend à modifier quatre articles de cette loi.

L'article 3 de la loi de 1935 prévoyait la création d'un comité consultatif devant être composé de représentants d'organisations importantes. L'article 1 du présent bill abroge cette disposition et stipule au paragraphe (1) que:

Le gouverneur en conseil peut instituer un ou plusieurs comités consultatifs qui seront connus sous le nom de Comités du rétablissement agricole des Prairies, dont les membres exerceront leur charge durant bon plaisir.

Lorsque l'honorable ministre de l'Agriculture déposa le bill devant l'autre Chambre, il déclara qu'il avait l'intention de maintenir cet important comité consultatif qui le conseillerait lorsqu'il s'agirait de question de politique générale. Ce comité est ainsi constitué:

a) Un représentant des producteurs de grains du Manitoba dans les zones de sécheresse et d'amoncellement des terres;
b) Un représentant des producteurs de grains de la Saskatchewan dans les zones de sécheresse et d'amoncellement des terres;
c) Un représentant des producteurs de grain de l'Alberta dans les zones de sécheresse et d'amoncellement des terres;
d) Un représentant des éleveurs de bétail de la Saskatchewan dans les zones de sécheresse;
e) Un représentant des agriculteurs d'Alberta sonnus sous le nom d'Alberta Range Farmers, pour les zones de sécheresse;
f) Un représentant des compagnies hypothécaires du Canada;
g) Un représentant de l'Association des banquiers canadiens;
h) Un représentant de la Compagnie du Chemin de fer Canadien du Pacifique et un représentant des Chemins de fer Nationaux du Canada;
i) Deux représentants du ministère fédéral de l'Agriculture; et
j) Un représentant du gouvernement de chacune des provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Les comités consultatifs locaux seront composés de personnes qui connaissent bien les régions concernées. Elles rempliront leur charge sans rémunération. Le ministre est d'avis que les membres de ces comités pourront lui aider à résoudre les très importants problèmes auxquels les zone de sécheresse doivent faire face.

L'article 2 stipule:

Est abrogé l'article quatre de ladite loi, et remplacé par le suivant:
"4. Les comités consultatifs doivent effectuer des recherches et donner au Ministre des avis sur les meilleures méthodes à suivre pour assurer le rétablissement agricole des zones de sécheresse et d'amoncellement des terres dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, ainsi que pour développer et favoriser, à l'intérieur de ces zones, des systèmes d'économie rurale, d'arboriculture, d'approvisionnement d'eau, d'exploitation du sol et de colonisation rurale qui procureront une plus grande sécurité économique, de même que présenter au Ministre telles observations que les comités consultatifs peuvent, en l'espèce, juger opportunes."

L'objet de cet article est de donner plus de latitude aux comités pour faire des recommandations.

L'article 3 est un amendement rendu nécessaire par les autres stipulations.

L'article 4 abroge l'article 8 de la loi et lui substitue ce qui suit:

8. Aux fins de la présente loi, le gouverneur en conseil peut, à l'occasion, autoriser la dépense, dans chacune des années financières 1937-1938 à 1939-1940 inclusivement, de sommes n'excédant pas le montant attribué annuellement par le Parlement auxdites fins.

L'article 8 de la loi autorisait une dépense de $750,000 pour la première année et de un million par année pendant les quatre années suivantes. Pendant les deux premières années durant lesquelles la loi était en vigueur, $850,000 seulement avaient été dépensés. Le ministère de l'Agriculture procédait lentement au début, alors que le travail était dans une période d'expérimentation. Si le présent projet de loi est adopté, nous serons restreints aux sommes votées annuellement par le Parlement.

Il est inutile de dire que ces comités consultatifs bénéficieront de l'expérience acquise par les Etats voisins de l'Union américaine. Les comités peuvent recommander la plantation d'arbres et l'aménagement de réservoirs d'eau, l'utilisation des terres et la colonisation. La zone éprouvée de l'Ouest canadien couvre quelque 20 municipalités du Manitoba, 150 de la Saskatchewan et 100 de l'Alberta.

Ces explications étant données, je propose la deuxième lecture du bill.

L'honorable M. GILLIS: Combien nommera-t-on probablement de comités consultatifs sous le régime de l'article 3 tel qu'il est amendé? Sous le régime de l'ancien article le comité consultatif était composé de gens réputés agissant à titre gratuit. D'après l'article ainsi modifié il peut y avoir un nombre illimité de comités consultatifs. Je suppose que ces comités seront rémunérés.

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. GILLIS: Aucun d'eux?

L'honorable M. DANDURAND: Non.

L'honorable M. MURDOCK: Sauf le président. En vertu du bill, le président sera nommé par le ministre; sous le régime de la loi il était nommé par le Gouverneur en conseil. Dans les deux cas, je crois, le président est rétribué.

L'honorable M. GILLIS: Je sais que le président est rémunéré. Sous le régime de l'article 3 de la loi aucun membre du comité n'était payé, sauf peut-être le président.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable ministre de l'Agriculture a déclaré devant l'autre Chambre que les comités consultatifs ne seraient pas rémunérés.

L'honorable M. GILLIS: Le président excepté.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas remarqué cette exception.

L'honorable M. BALLANTYNE: L'article 1 du bill est ainsi conçu:

Est abrogé l'article trois de la Loi sur le rétablissement agricole des Prairies, chapitre vingt-trois du Statut de 1935, et remplacé par le suivant:

"3. (1) Le gouverneur en conseil peut instituer un ou plusieurs comités consultatifs qui seront connus sous le nom de Comités du rétablissement agricole des Prairies, dont les membres exerceront leur charge durant bon plaisir.

Le paragraphe 2 est important:

L'un des membres de chaque comité consultatif en sera nommé président par le ministre.

L'honorable leader aura-t-il l'obligeance de nous dire combien l'on nommera de comités et si tous les présidents recevront un traitement?

L'honorable M. DANDURAND: L'article 3 de la loi se lit comme suit:

Le gouverneur en conseil peut instituer un comité qui sera connu sous le nom de Comité consultatif du rétablissement agricole des Prairies, ci-après appelé "le Comité", dont les membres exerceront leur charge durant bon plaisir.

(2) Un des membres du Comité sera nommé président par le gouverneur en conseil.

L'article tel que modifié est comme suit:

(1) Le gouverneur en conseil peut instituer un ou plusieurs comités qui seront connus sous le nom de Comités du rétablissement agricole des Prairies, dont les membres exerceront leur charge durant bon plaisir.

(2) L'un des membres de chaque comité en sera nommé président par le Ministre.

au lieu de l'être par le gouverneur en conseil. Mon honorable ami désire savoir combien de comités consultatifs seront nommés?

L'honorable M. BALLANTYNE: Et si le président de chacun des comités recevra un traitement.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis répondre à la dernière question de mon honorable ami. Tout ce que je sais est que le comité consultatif actuel doit être conservé. J'obtiendrai le renseignement désiré et le communiquerai à mon honorable ami quand la troisième lecture du bill sera proposée.

L'honorable M. GILLIS: Fort bien.

L'honorable M. ASELTINE: Honorables sénateurs, les dispositions de ce bill ne me plaisent pas. La conservation du sol est d'une très grande importance pour nous dans l'Ouest canadien, où nous avons eu à souffrir de la sécheresse dans plusieurs régions au cours des cinq ou six dernières années, et je ne serais pas disposé à voir disparaître le comité mentionné dans l'article 3 du présent bill.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne disparaîtra pas.

L'honorable M. ASELTINE: Je suis porté à croire qu'un des objets de l'article 3 est de nommer un nouveau comité en remplacement de l'ancien. Je crains que si la loi est modifiée suivant ce projet de loi nous ayons 160 comités en Saskatchewan, ou bien un comité par municipalité rurale située dans la zone de sécheresse. Un aussi grand nombre de comités rendrait beaucoup plus coûteuse l'administration de la Loi.

Le bill offre aussi un autre aspect répréhensible, car il ne prévoit plus de crédit déterminé pour une année donnée, ainsi que dans la loi actuelle. Je crains que l'administration, ne se rendant pas suffisamment compte de la gravité du fléau dont l'Ouest canadien a eu à souffrir, n'affecte pas des fonds suffisants aux exigences du rétablissement proposé.

Je désire signaler l'étendue du programme inauguré par l'administration américaine. La nouvelle suivante, provenant de Washington, a paru le premier mars dans le *Regina Daily Star*:

Les leaders au Congrès estiment à cette heure que le programme du gouvernement des Etats-Unis pour mettre l'agriculture sur un pied d'égalité et lui assurer la sécurité économique exigera peut-être le débours d'au-delà un billion de dollars par année.

D'après les membres du comité d'agriculture de la Chambre des représentants, la majeure partie de cette somme serait nécessaire aux fins suivantes:

Conservation du sol, $500,000,000.

Assurance sur la récolte, $100,000,000 à $150,000,000.

Le Congrès a déjà voté un crédit de $50,000,000 pour l'achat de graines de semence en cas d'urgence et des prêts pour l'achat de provende; il a déjà reçu des comptes jusqu'à concurrence de $5,000,000 pour l'extermination des sauterelles et des insectes nuisibles qui constituent un fléau.

Je veux faire pénétrer dans l'esprit de nos gouvernants l'idée que, ainsi que l'honorable ministre de l'Agriculture l'a déclaré l'autre jour, nous avons dans les provinces de l'Ouest une zone desséchée d'une superficie presque aussi considérable que celle des Etats-Unis. Je ne vois pas d'un bon œil que l'on diminue le chiffre des crédits; c'est le contraire que

je veux. Je préférerais qu'on l'augmentât considérablement. Voilà pourquoi, je le répète, je regrette beaucoup que l'article 4 de la loi soit modifié de telle façon que nous n'aurons plus à l'avenir un crédit précisément affecté à cette fin, chaque année.

Tandis que j'ai la parole, je ferai observer aussi que l'amoncellement des terres est désastreux pour une région agricole. Le texte que l'on propose de substituer à l'article 4 est ainsi conçu:

Les comités consultatifs doivent effectuer des recherches et donner au Ministre des avis sur les meilleures méthodes à suivre pour assurer le rétablissement agricole des zones de sécheresse et d'amoncellement des terres dans les provinces du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta,

Les honorables sénateurs ignorent peut-être que, si l'amoncellement enlève deux pouces d'humus à la surface du sol, la perte équivaut à celle qui résulterait de l'ensemencement constant de la terre, chaque année, pendant une période de vingt ans. Dans nombre de parties de l'Ouest aussi bien que des Etats-Unis, l'amoncellement des terres se poursuit depuis de nombreuses années et il se trouve que bien plus que deux pouces d'humus sont disparus. Dans d'autres parties, la terre s'est entassée par-dessus les clôtures et les bois à tel point qu'une région autrefois plate est maintenant d'une nature ondulée.

La Mésopotamie, le berceau de la race humaine, fut la région la plus fertile du monde entier à une certaine époque; cependant, par suite du poudroiement des terres, elle ne compte plus pour ainsi dire, à l'heure actuelle, à titre de région agricole. Les mêmes changements se sont produits dans le désert du Sahara et sur le parcours du Nil; voilà ce qui arrive aussi en ce qui regarde la partie des Etats-Unis désignée sous le nom de Panhandle et certaines parties de la Saskatchewan, de l'Alberta et du Manitoba.

Je désire le faire observer aux honorables sénateurs, la province de l'Alberta a adopté une loi très sévère pour enrayer l'amoncellement des terres. Cette loi porte le titre: "Loi visant à encourager des méthodes de culture pour enrayer le poudroiement du sol." Elle décrète que les cultivateurs de cette province devront adopter certaines méthodes de culture; or, tout cultivateur qui ne suit pas ces méthodes est coupable d'une infraction, sous le régime de la loi, et passible d'une amende. De plus, le délinquant peut être poursuivi en justice par son voisin pour les dommages causés du fait qu'il n'a pas suivi les méthodes approuvées. Le but visé par la loi, c'est d'enrayer, si c'est possible, le poudroiement du sol. Les observations que je vais faire seront peut-être utiles au comité consultatif lorsqu'il sera constitué. Si j'enfreins le règlement en traitant cette question du poudroiement du sol, je voudrais bien que l'honorable leader du Gouvernement me le dise.

La loi édicte que l'occupant d'une terre qu'il met en jachère d'été est censé avoir accompli les obligations qui lui sont imposées en vertu de la loi, s'il la cultive selon les méthodes prescrites par la loi. L'une des principales causes de l'amoncellement des terres tant aux Etats-Unis que dans l'Ouest canadien, c'est l'habitude qu'ont les cultivateurs de mettre en jachère de grandes étendues de terre, parfois jusqu'à 1,200 acres, d'un seul coup. Le vent, qui vient habituellement de l'ouest, souffle sur ces terres; il s'ensuit que le sol poudroie et finit par ruiner la moisson non seulement de ces immenses champs mais aussi celle des champs voisins. Voilà pourquoi le gouvernement de l'Alberta a adopté cette loi concernant la mise des terres en jachère et l'ensemencement des terres par bandes alternantes n'excédant pas vingt perches de largeur et sises à peu près à angles droits par rapport à la direction prédominante du vent qui est susceptible de causer le poudroiement du sol. La loi esquisse les grandes lignes et autres méthodes, mais elle traite principalement de la subdivision de la terre en lisières.

Au cours du discours qu'a prononcé ces jours derniers l'honorable ministre de l'Agriculture, j'ai pris note qu'il n'a pas inclus la région de Rosetown où j'habite dans la zone desséchée. Je puis dire aux honorables membres de cette Chambre que nous sommes tellement près de la zone desséchée que nous commençons réellement à nous inquiéter. De fait, en 1930 et en 1931, nous avons perdu toutes nos récoltes par suite de l'amoncellement du sol. J'ai été moi-même un de ceux qui en ont souffert, plusieurs milliers d'acres ayant ainsi été atteints. Je ne savais que faire et personne autre ne semblait le savoir plus que moi. Nous nous sommes adressés au ministère provincial de l'Agriculture ainsi qu'au ministère fédéral, mais ces derniers ne semblaient pas savoir que faire. Le poudroiement était alors une chose plus ou moins nouvelle, mais il était bien facile de voir que, si la chose continuait durant quelques années, la couche supérieure de notre sol serait épuisée. Dans certains cas, nous avons perdu plus de deux pouces de cette couche, mais, étant donné que le sol de nos fermes est du genre limoneux, notre perte, n'a pas été aussi considérable qu'elle l'a été au sud de la ligne principale du Pacique-Canadien, où la couche de surface n'a qu'une épaisseur de trois ou quatre pouces.

A cette époque, j'ai entendu parler d'une certaine méthode que les cultivateurs hollan-

dais du sud de l'Alberta avaient adoptée pour empêcher le poudroiement et, en compagnie de plusieurs autres cultivateurs, j'ai fait un voyage dans les zones de Lethbridge, de Monarch et de Macleod afin de me renseigner sur cette méthode. C'était vraiment très intéressant. Après avoir passé là une semaine, nous sommes venus à la conclusion que l'amoncellement du sol pouvait être prévenu par la culture par lisières. Il est possible que mes honorables collègues ne connaissent pas la gravité de cette question pour le sud de l'Alberta, mais je puis leur en donner une idée en leur disant que l'on y voit même les arbres pousser de travers, penchés dans le sens du vent; quand quelqu'un voit son chapeau emporté par le vent, il ne court pas pour le rattraper, mais il va s'en acheter un autre. Nous avons constaté que les cultivateurs qui n'avaient pas adopté la méthode de culture par lisières ont vu leurs fermes ruinées, tandis que leurs voisins qui avaient eu recours à cette méthode ont eu de bonnes récoltes.

Cette méthode est simple, mais je me permets de la signaler à l'attention du Gouvernement, car je pense qu'elle a été beaucoup négligée. Dans la région de Goose-Lake, où je demeure, nous avons en très grand nombre adopté cette méthode et nous avons encouragé son adoption dans les autres régions où la terre n'est pas aussi lourde que la nôtre, et l'on a obtenu de bons résultats. Dans notre région, le printemps, les vents soufflent surtout de l'ouest et il arrive souvent, alors que le grain a environ un pouce de hauteur, que nous avons une vague de sécheresse qui dure jusqu'aux pluies de juin. Le vent fouette ces champs en jachère d'été, et non seulement il détruit les récoltes, mais il emporte le sol.

Nous avons constaté que les cultivateurs hollandais divisaient leurs champs en petites lisières. Sur un quart de section de 160 acres on laissait une bande de 8 à 10 perches de largeur, le long du côté ouest du champ, qui n'était pas ensemencée; puis venait une bande de 8 à 10 perches qui portait une récolte; la bande suivante était en jachère d'été et ne produisait pas, et ainsi de suite. Il en résultait que la force du vent se dépensait sur les parties qui n'étaient pas en culture, et le reste du champ n'était pas sujet au poudroiement. Lorsque la moisson était assez haute pour couvrir le sol et empêcher le poudroiement on transplantait les bandes alternantes en jachère d'été, et l'année suivante on les ensemençait. Ce procédé empêchait non seulement le poudroiement, mais il conservait aussi l'humidité du sol, et les bandes que l'on ensemençait chaque printemps étaient en bien meilleur état qu'elles l'auraient été autrement.

Je ne veux pas m'arrêter trop longtemps à cette question, mais je veux signaler au Gouvernement que la culture par bandes alternantes a été un véritable succès dans certaines parties de l'Ouest. Cette méthode a donné de meilleurs résultats que la plantation des arbres, la construction de barrages et autres moyens utilisés pour arrêter le poudroiement du sol.

Je suppose qu'on affectera de fortes sommes à la plantation des arbres en vertu de cette loi. Il est inutile de planter des arbres ou des haies dans vos champs tant que vous n'aurez pas arrêté le poudroiement du sol; et le seul moyen d'y arriver c'est d'avoir recours à la culture par bandes alternantes et de préparer le sol de la bonne manière. Si vous pulvérisez trop le sol avec la herse à disques vous aurez du poudroiement même avec les bandes alternantes. De fait, j'ai même vu le sol poudroyer à l'intérieur d'une haute clôture, après plusieurs mois de sécheresse. Avant de dépenser de fortes sommes pour planter des arbres ou des haies le Gouvernement devrait arrêter le poudroiement du sol par quelque méthode semblable à celle que j'ai préconisée; et alors les sommes affectées à la plantation d'arbres et de haies et à la construction de barrages ne le seraient pas en pure perte.

Je le répète, je n'aime pas ce projet de loi. On ne devrait pas, à mon avis, abolir le comité consultatif institué en vertu de l'article 3 de la loi de 1935, et le présent projet de loi devrait indiquer la somme exacte que l'on dépensera chaque année. Je suis certain que le ministre de l'Agriculture, même si on adopte le bill dans sa forme actuelle, n'oubliera pas que le rétablissement agricole de certaines parties de l'Ouest canadien nécessitera des dépenses considérables. Il est convaincu, je n'en doute pas, que ces régions valent la peine d'être remises en valeur. Pendant dix années consécutives les provinces des Prairies ont produit un milliard annuellement, et elles ont contribué énormément à la prospérité du Canada, particulièrement à celle de l'Est canadien. Je demande donc au Gouvernement de voter des sommes suffisantes chaque année pour assurer le rétablissement agricole de l'Ouest.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables Sénateurs, je désire répondre à la question qui m'a été posée. J'ai pris la peine, comme c'est mon devoir de le faire, de prendre connaissance de toutes les explications données par le ministre de l'Agriculture (M. Gardiner). J'aurais pu apporter ici, sous forme de mémoire, l'exposé qu'il a fait de cette question, mais je me contenterai de rappeler aux intéressés qu'ils trouveront dans le discours du ministre le tableau complet de la

désolation qui règne dans les régions desséchées de l'Ouest. Il convient, je crois, de louer les provinces de l'Ouest, si cruellement éprouvées, du fait que le ministre de l'Agriculture est un représentant de cette partie du Canada, qu'il fut à la tête du gouvernement de la Saskatchewan pendant de nombreuses années et qu'il connaît à fond la plupart des problèmes qui se posent à lui. Outre cet important comité consultatif, dont les membres ont été judicieusement choisis et qu'il a l'intention de maintenir,—d'après la déclaration qu'il a faite à l'autre Chambre,—il veut réunir dans certaines régions des groupes d'hommes animés de civisme qui, bien que n'étant pas eux-mêmes directement intéressés, s'occuperont du soin de remettre en valeur les régions qui ont tant souffert. Il a l'impression, et personne, j'en suis convaincu, ne le contredira, qu'en réunissant ainsi un certain nombre d'hommes,—il n'a pas dit combien,—il obtiendra plus de renseignements que s'il s'adressait à un ou deux membres de l'important comité. La chose est évidente. Je me demande si les représentants de l'Ouest ne partageront pas mon opinion qu'il y a plus de sagesse dans plusieurs avis que dans un seul.

L'honorable M. ASELTINE: Ce à quoi je m'oppose, c'est que le fait de nous y prendre de cette manière peut nous coûter fort cher.

L'honorable M. DANDURAND: J'apprends que les présidents de ces comités peuvent être rémunérés. Je ne vois rien à ce sujet dans l'exposé du ministre de l'Agriculture. Je vais m'en assurer et je ferai part à cette Chambre, lors de la troisième lecture, des renseignements que j'aurai obtenus. Même si l'affirmation de mon honorable ami était exacte, on pourrait fort bien choisir un de ces dix ou douze hommes et lui demander de consacrer presque tout son temps exclusivement à la solution de ces problèmes. Il faudra affecter un si grand nombre de millions au rétablissement agricole des régions desséchées que ce que l'on pourra verser sous forme de rémunération ne représentera pas une bien grosse somme.

Mon honorable ami dit qu'il n'aime pas qu'on retranche la disposition de la loi de 1935 qui détermine la somme qui doit être affectée à cette fin. Pourtant il nous dit qu'il a lu la déclaration du ministre de l'Agriculture. Qu'a dit le ministre? Que les sommes mentionnées dans la loi seraient insuffisantes. Les Américains contribuent 500 millions de dollars. Nous ne pouvons nous fixer un montant sous prétexte que nous n'aurons pas besoin de plus pour faire un excellent travail. Vu que les ressources financières du pays sont limitées, si nous disons que nous dépenserons $750,000 cette année et un million l'an prochain, il me semble que nous fixerions une somme insuffisante. Il nous faudra peut-être nous engager à fond et dépenser quelques millions de dollars pour mener à bonne fin un plan sagement conçu et mûrement arrêté. Je ne sache pas que mes amis de l'Ouest entretiennent la moindre crainte au sujet de la somme que le ministre de l'Agriculture demandera à la Chambre des communes de voter pour une entreprise aussi utile que le rétablissement agricole de ces régions. Je crois que la raison pour laquelle on n'a pas fixé de montants, c'est que le ministre de l'Agriculture a l'impression qu'il lui en faudra bien davantage. Il me semble donc que ces amendements auront un bon effet. Ils sont présentés par un homme à qui sera confiée la tâche de secourir les habitants des parties méridionales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta, et je ne voudrais rien faire qui soit de nature à entraver son action.

L'honorable R. B. HORNER: Honorables collègues, je n'ai que quelques remarques à faire. Le leader du gouvernement a signalé le fait que celui qui verra à l'exécution de la loi est au courant des conditions qui existent dans l'Ouest canadien. Cela est vrai, mais je crains que les gens de l'Ouest n'aient plus confiance dans son bon jugement pour administrer les affaires de l'Ouest. Le gouvernement ne s'est évidemment pas rendu compte, l'an dernier, que la situation de l'Ouest était très grave. Convaincu que nous aurions une moisson monstre dont nous ne pourrions disposer, il a dissous la commission qui vendait le blé d'une façon méthodique et en a nommé une autre pour écouler les approvisionnements existants. Maintenant, le sous-sol manque d'humidité, nos élévateurs sont vides et le blé se vend trente cents de plus qu'au moment où les cultivateurs étaient forcés de vendre leur grain.

Quant aux comités que l'on veut nommer, je doute sérieusement qu'ils aient la compétence voulue pour conduire toute cette affaire. Même si le président et d'autres membres de certains de ces comités ne touchent aucun traitement et se contentent de leurs déboursés, si les dépenses qu'on leur accorde équivalent aux honoraires perçus aujourd'hui par un avocat de l'enquête sur les grains, soit 20 dollars par jour, ce sera encore aux yeux de la plupart des cultivateurs de l'Ouest un honoraire très élevé.

L'honorable M. DANDURAND: Naturellement, la question soulevée par mon honorable collègue ne relève pas du bill. Je crains que nous nous éloignerions encore davantage du sujet, si j'acceptais de discuter avec lui la question du blé dans l'Ouest. Nous aurons une autre occasion de traiter ce sujet.

L'honorable M. HORNER: Le parrain de ce bill est un des conseillers de la Commission du blé.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'en sais rien. Tout le cabinet, moi-même y compris, est responsable de cette politique.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Lirons-nous le projet de loi pour la troisième fois maintenant ou demain?

L'honorable M. BALLANTYNE: Demain.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

MARDI 9 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT

RAPPORT DU COMITÉ MIXTE

L'honorable M. WHITE présente le premier rapport du comité mixte des deux Chambres des impressions du Parlement, et propose son adoption.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, s'opposerait-on à renvoyer à demain l'étude de ce rapport afin que ceux parmi nous qui ne sont pas membres du comité puissent voir quels sont au juste les documents que le comité propose de ne pas imprimer.

L'honorable M. WHITE: Ce sera parfait demain.

(La motion est réservée.)

CROISEUR *AURORA*

AVIS DE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. BALLANTYNE donne avis de la demande suivante de renseignements:

1. En quelle année et à quelle date, après le retrait du croiseur *Aurora* du service actif en 1922, l'Amirauté ou le Gouvernement impérial a-t-il été notifié?
2. En quelle année et à quelle date une réponse a-t-elle été reçue?
3. Durant combien d'années, après son retrait du service actif en 1922, le croiseur *Aurora* est-il resté hors du service actif au port de Halifax?
4. Durant le temps qu'il est resté hors du service actif au port de Halifax, le croiseur *Aurora* a-t-il été partiellement dégréé ou désarmé? Si tel est le cas, de quelle manière l'a-t-il été? A qui le matériel a-t-il été vendu, et à quel prix?
5. En quelle année a-t-il été demandé des soumissions publiques pour la vente du croiseur *Aurora*? Combien de firmes ont soumissionné? Quels étaient leurs noms? Quel était le montant de chaque soumission?
6. Le gouvernement consent-il à déposer sur la table toute la correspondance échangée entre le ministre de la Défense nationale et le Gouvernement canadien, ainsi que les réponses reçues du Gouvernement britannique, ou de l'Amirauté, au sujet du croiseur *Aurora*?

L'honorable M. DANDURAND: Je pense qu'une partie de cette demande de renseignements a été comprise dans une réponse supplémentaire que j'ai donnée.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je ne le crois pas.

L'honorable M. DANDURAND: Quoi qu'il en soit, je verrai à ce que l'on s'occupe de la demande entière.

IMPORTATIONS D'ANTHRACITE DE L'INDOCHINE FRANÇAISE

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. CANTLEY demande au Gouvernement:

1. Combien de cargaisons de charbon le Canada a-t-il importées de l'Indochine française, en 1936?
2. A quels ports canadiens ces cargaisons ont-elles été déchargées?
3. A combien de tonnes s'élèvent ces importations de charbon?
4. Quels montants respectifs de salaires quotidiens, en francs et leur équivalent en monnaie canadienne, ont été payés, sur les lieux de production de ce charbon, aux classes d'ouvriers mineurs suivantes:
   a) Ajusteurs,
   b) Forgerons,
   c) Mineurs,
   d) Préposés au boisage,
   e) Préposés aux wagonnets,
   f) Ouvriers,
   g) Ouvrières,
   h) Ouvriers juvéniles.
5. Combien dans les classes susmentionnées sont des Européens? Combien sont des nationaux du pays où ce charbon est produit?
6. Quelles sont les proportions des diverses classes de travail:
   (1) Hommes,
   (2) Femmes,
   (3) Enfants?
7. Quelle est, en milles, la distance approximative entre l'Indochine et les ports du Canada où ce charbon a été déchargé?
8. Quelle est la teneur moyenne de ce charbon en:
   a) Humidité,
   b) Matière volatile,
   c) Carbone permanent,
   d) Soufre,
   e) Cendre,
   f) Unité thermique anglaise?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu du sous-ministre du Commerce la lettre sui-

vante concernant les trois premières questions:

Au sujet de la demande de l'honorable sénateur Cantley, dont avis a été inséré dans les Procès-Verbaux du Sénat du Canada, nº 15, page 2, touchant les importations de houille de l'Indochine en Canada, j'inclus les réponses aux questions 1, 2 et 3, qui sont les seuls renseignements que possède le ministère.

Voici les réponses:

1. Le Bureau de la statistique ne possède pas ce renseignement.

2. Montréal, P.Q.

3. 97,485 tonnes courtes.

Quant aux autres questions, j'ai reçu la lettre suivante du sous-ministre des Mines et des Ressources:

Je vous accuse réception de votre lettre du 25 du mois dernier, appelant mon attention sur la question posée par l'honorable sénateur Cantley, Procès-Verbaux du Sénat, nº 15 page 2, touchant les cargaisons de houille importées par le Canada en 1936 de l'Indochine française, et le reste.

En réponse, j'inclus un état préparé à l'aide des meilleurs renseignements en possession du ministère des Mines et des Ressources, au sujet des questions 4 à 8 inclusivement. Il est entendu que le ministère du Commerce s'occupe des questions 1, 2 et 3.

Voici les réponses:

4. Moyenne des salaires en 1935:

	Salaires quotidiens en Francs	Dollars Le franc équivaut à .066 au Canada
(a) Ajusteurs	Pas de renseignements	
(b Forgerons	6.30	.42
(c) Mineurs	4.00	.26
(d) Préposé au boisage	3.50	.23
(1) Préposés aux wagonnets	2.30	.15
(f) Ouvriers	2.40	.16

(g) Ouvrières—En moyenne, leur salaires est d'anviron 10 p. 100 de moins que celui des ouvriers.

(h) Ouvriers juvéniles—Pas de renseignements.

Les ouvriers chinois touchent en moyenne 40 p. 100 de plus que les indigènes.

5. A la date du 1er juillet 1936:

	Européennes	Asiatiques
Mines d'anthracite	152	34,700
Mines de houille grasse	5	600
	157	35,300

Nous ne savons pas combien d'asiatiques sont natifs de l'Indochine française. En 1933, il y avait environ 10 p. 100 de Chinois et 90 p. 100 d'indigènes.

6. Les derniers renseignements indiquent 7 p. 100 comme étant le nombre approximatif des ouvrières et des ouvriers juvéniles. Nous n'avons pas de renseignements récents.

7. Ports de l'Indochine à Montréal par voie de Suez: 11,500 milles. Ports de l'Indochine à Montréal par voie de Capetown: 14,500 milles.

8. Analyse de la moyenne de la houille telle qu'elle est débarquée:

(a) Humidité	2 p. 100
(b) Matière volatile	5 p. 100
(c) Carbon permanent	88 p. 100
(d) soufre	0·7 p. 100
(e) Cendre	4·5 p. 100
(f) Unité thermique anglaise	13,500

COMMISSION DU SERVICE CIVIL

RAPPORT

L'honorable M. GILLIS demande au Gouvernement:

1. Quel a été le coût de la Commission du service civil pour les années 1934, 1935 et 1936?
2. Pour quelles classes de fonctionnaires administratifs ladite Commission a-t-elle le droit de faire des nominations?
3. Combien de nominations la Commission a-t-elle faites pendant lesdites années, et quels étaient les appointements, dans chaque cas?

L'honorable M. DANDURAND: J'aimerais que cette demande de renseignements soit réservée comme demande de documents, et je déposerai ces derniers immédiatement.

(La demande est transformée en ordre de dépôt de documents.)

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ—CENTRAL FINANCE CORPORATION

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. LITTLE propose la 3e lecture du bill C, loi concernant la Central Finance Corporation et changeant son nom en celui de La Corporation de Finance du Ménage.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, je propose en amendement que le bill C ne soit pas lu maintenant pour la troisième fois, mais soit renvoyé au comité général de la Chambre pour plus ample étude.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Vous avez entendu la motion, honorables sénateurs, ainsi que l'amendement. Vous plaît-il d'adopter l'amendement?

L'honorable E. S. LITTLE: Honorables sénateurs, j'ai compris que, après la deuxième lecture d'un bill de cette nature, le Sénat peut procéder de l'une des trois manières suivantes: si c'est un simple bill, sa troisième lecture peut être faite immédiatement, ou après avis suffisant; deuxièmement, s'il faut quelques petites explications le projet de loi peut être

renvoyé au comité général; en troisième lieu, si nous jugeons opportun d'entendre des témoins, d'obtenir des renseignements des ministères, et ainsi de suite, le bill peut être soumis—et telle a été l'habitude—à l'un des comités permanents de la Chambre.

Cette mesure a été lue pour la deuxième fois et renvoyée au comité de la banque et du commerce, qui l'a examinée à fond. Ce comité est formé de presque la moitié des membres de cette Chambre, et tous mes honorables collègues sont libres d'assister aux séances du comité et d'y prendre la parole. Par conséquent, ce bill ayant été étudié par ce comité, je ne vois rien à y gagner en le renvoyant maintenant au comité général, et j'insiste sur sa troisième lecture.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, il est vrai, comme dit l'honorable sénateur de London (l'honorable M. Little), que cette mesure a été lue pour la première et la deuxième fois et renvoyée à un comité permanent de la Chambre. Si j'interprète bien le règlement, cette manière de procéder est régulière et convenable, mais, après qu'un bill a été examiné par un comité permanent et que rapport en a été fait à la Chambre, si un honorable sénateur désire le discuter davantage, article par article, on peut parfaitement le renvoyer au comité général. Si je comprends bien, c'est seulement quand on ne soulève aucune objection qu'un bill dont un comité spécial a fait rapport est lu pour la troisième fois et adopté.

C'est un projet de loi très important. Il a trait à des taux d'intérêt et autres sujets, et concerne la question de savoir si les emprunteurs s'adresseront à telle ou telle compagnie de prêts pour obtenir de l'argent. A mon avis, il faut protéger les emprunteurs autant que possible par notre législation, et, vu que la manière de procéder que je suggère est la bonne, je ne vois pas de raison pour laquelle on nous imposerait la troisième lecture de ce bill, ou l'on s'opposerait à son renvoi au comité général. Je ferai respectueusement observer que mon amendement est régulier et mérite l'examen de la Chambre. S'il est adopté, j'aimerais que l'étude de la mesure en comité général soit remise à vendredi prochain.

L'honorable J. J. HUGHES: Honorables sénateurs, je tiens à expliquer le vote que je me propose de donner à cet égard. Je suis membre du comité de la banque et du commerce, et nous devrions adopter ce bill. En même temps, si c'est conforme au règlement, le bill devrait être renvoyé au comité général afin que les sénateurs qui ne font pas partie du comité de la banque et du commerce puissent l'entendre expliquer et exprimer leur opinion à son sujet. Cette mesure ne devrait pas être adoptée en toute hâte. Cependant, qu'il n'y ait pas de retard sans raison. Le comité de la banque et du commerce a examiné ce projet de loi avec soin, mais le renvoyer au comité général ne peut nuire et peut être utile. Toutefois, il n'est que raisonnable de ne pas mettre d'entraves à l'étude du bill, afin que nous l'envoyions à l'autre Chambre. Pour ces motifs, si la motion tendant au renvoi du projet au comité est mise aux voix, j'appuierai cette motion. Je me propose également de me prononcer en faveur de cette mesure.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je n'assumerai aucune responsabilité touchant la conduite à suivre, en ce qui concerne ce bill ou la question de savoir si l'amendement proposé doit être accepté ou non. Cela regarde l'honorable leader du Gouvernement. Il est responsable de la direction des mesures en cette Chambre. Je ne m'opposerai à aucune manière d'agir à cet égard, mais, bien que je ne connaisse aucune règle qui empêche un bill dont un comité permanent a fait rapport d'être soumis au comité général, je désire dire que cette procédure est quelque peu extraordinaire et, selon moi, inutile. Voici pourquoi. Le comité permanent a examiné le bill en détail et, bien que moins de la moitié des honorables membres du Sénat fassent partie de ce comité, chaque sénateur a le droit d'assister aux séances du comité et d'entendre les témoignages.

L'honorable M. HUGHES: Mais tous les sénateurs ne reçoivent pas un avis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ils n'en reçoivent pas spéciquement, c'est vrai, mais ils savent tous quand un comité siège, et ils ont le droit d'être présents et d'exprimer leurs opinions. Ils ne peuvent pas voter, voilà tout, mais, comme le savent mes honorables collègues, cela importe peu, car la principale responsabilité du comité ne réside pas dans la votation, mais plutôt dans la discussion et le travail ardu, en ce qui concerne le principe et le texte du bill. Cependant, si l'honorable leader et mes autres collègues désirent que ce bill soit renvoyé au comité général, je ne m'y oppose pas. Je ferai observer, cependant, que si nous procédons ainsi dans un cas, nous serons peut-être obligés d'agir de la même manière en toute autre circonstance et, de plus, nous ne pourrons jamais étudier un bill avec le même soin que dans un comité spécial.

Tandis que j'ai la parole, je présenterai quelques observations sur l'objet de ce bill, ce que je puis tout aussi bien faire à l'occasion de la motion tendant à la troisième lecture—

comme tout autre honorable sénateur, du reste—que lorsque le bill est en comité général. Toute discussion qui a son utilité maintenant peut avoir lieu lors de la motion tendant à la troisième lecture, car il ne s'agit pas de savoir si le bill doit être conçu de telle ou telle manière mais plutôt si nous voulons une mesure de cette nature.

J'aborde ce sujet de la même façon que l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff), et comme le feraient presque tous. L'honorable sénateur a interprété le bill, et a dit que nous autorisons maintenant une compagnie à demander à la classe plus pauvre des emprunteurs 2½ p. 100 par mois, taux d'intérêt très élevé, trois ou quatre fois aussi élevé que le taux que les banques sont autorisées à demander en vertu de la loi des banques. On veut savoir naturellement pourquoi de tels taux seraient permis. Pas un seul honorable membre de cette Chambre votera pour qu'ils soient permis à moins qu'il ne soit convaincu que ce serait dans l'intérêt du public, ou, du moins, de la classe de citoyens à qui ces institutions de prêts sont censées rendre service. Il ne votera pas en faveur de cela simplement parce que c'est le désir de ces institutions. Il sait que le taux est élevé et impose des conditions onéreuses à ceux qui sont dans une situation difficile. Chaque honorable sénateur doit donc être convaincu qu'il est préférable pour le pays d'avoir ces institutions que de s'en passer, et que si des taux plus bas sont prescrits, ces institutions n'existeront pas. Chaque honorable sénateur doit être convaincu de ces deux choses avant de se croire justifiable de voter en faveur du bill. Quiconque cherche à établir ces deux choses entreprend une tâche quelque peu formidable et impopulaire, mais tout impopulaire qu'elle puisse être, je ne sais pas comment on peut l'éviter. Ceux qui n'ont jeté qu'un coup d'œil sur cette mesure et se sont renseignés dans la presse du pays pour se prononcer sur sa valeur n'ont pas eu l'avantage de l'étude soigneuse que lui a donnée le comité, et ne se sont pas trouvés en présence des faits surprenants dévoilés au comité. L'examen que nous avons fait de ce sujet m'a persuadé que le pays est en meilleure posture avec ces institutions que sans elles, et que si nous ne permettons pas aux emprunteurs nécessiteux de supporter les fardeaux qu'elles imposent, nous exposerons ces emprunteurs à être la proie de ceux qui les accableraient de fardeaux bien plus écrasants. Nous leur refusons un secours à des conditions qui, bien qu'onéreuses, le sont encore beaucoup moins que celles des gens auxquels ils seraient obligés de se soumettre autrement.

Le très hon. M. MEIGHEN.

Certains honorables membres de la Chambre ne savent peut-être pas que le comité de l'an dernier a étudié des mesures semblables à celle-ci durant trois mois, et que ce sujet a été l'une de nos principales études de la session dernière. Nous lui avons consacré plus de temps qu'à toutes les autres questions réunies, et j'imagine que plusieurs membres du comité ont changé ou modifié leurs vues à la suite des témoignages entendus et des arguments invoqués. A cette session-ci, notre examen a été plus sommaire, car nous avons cru que le travail était accompli en grande partie.

Quelles sont les raisons qui ont amené le comité à penser qu'il valait mieux autoriser ces institutions que de les empêcher de poursuivre leurs opérations? Tout d'abord, nous nous sommes trouvés en présence du résultat d'une étude de tout le problème aux Etats-Unis par la Russell Sage Foundation. C'est une institution établie dans un but d'utilité publique, pour rendre service surtout aux éléments les moins favorisés de la société. J'ignore ce qui l'a portée à faire des recherches spéciales. Nul doute que les législatures, et peut-être le sénat et la Chambre des représentants américains, avaient à discuter des bills de même nature. Quoi qu'il en soit, il y eut une enquête, qui dura longtemps. La Russell Sage Foundation fit rapport qu'un service était à créer ici et qu'il ne pouvait être établi qu'à certains taux—des taux au moins comparables à ceux que ce bill fixe comme maxima. Bien que je ne me rappelle pas les chiffres exacts, je dirai avec assurance que les maxima mentionnés par la Russell Sage Foundation comme essentiels étaient plus élevés que chez nous. Nous avons été en possession de ce témoignage.

Puis on nous a fait observer que malgré l'existence au Canada de nombre de compagnies faisant des opérations de cette nature, il y avait une foule de prêteurs d'argent un peu partout, touchant des taux bien plus élevés que ceux que les compagnies étaient autorisées à demander; que les sociétés régulièrement constituées ne s'occupaient pas des cas de nécessité comme ce devait être leur but, parce que les restrictions ne leur permettaient pas d'atteindre les plus nécessiteux. Les pertes des compagnies dans ces conditions eussent été si grandes qu'elles maintenaient leurs opérations dans une sphère moins dangereuse.

On nous a également signalé que dans d'autres pays comparables au nôtre, par exemple les Etats-Unis, l'Angleterre et l'Australie, on encourageait le même genre d'institution et,—ce qui m'a le plus surpris,—à des taux qui tout en étant jugés nécessaires par leurs légis-

latures, étaient plus élevés que ceux que nous avons permis dans notre pays depuis pas mal d'années. On voit qu'en Angleterre le taux maximum est non pas de 2¼ p. 100 par mois, comme le prévoit le bill que nous discutons, mais bien de 4 p. 100 par mois. Cela paraît exorbitant, n'est-ce pas? Mais nous pouvons supposer, je crois, que ce taux ne serait pas autorisé si les circonstances, toutes regrettables quelles fussent, ne l'exigeaient. Aux Etats-Unis le maximum varie suivant les Etats. D'après les renseignements que nous avons pu recueillir le plus bas maximum est 2½ p. 100; dans certains Etats le taux s'élève jusqu'à 3½ p. 100. En Australie le plus bas maximum est 2½ p. 100 et dans certaines autres parties du pays on exige jusqu'à 100 p. 100 par an. La seule conclusion que l'on puisse tirer de ces renseignements recueillis à la hâte que je communique à la Chambre, c'est que, suivant l'opinion de ces législatures il existe un besoin qu'il faut nécessairement combler d'une façon ou d'une autre. Et comment peut-on y arriver? Je ne saurais mieux le décrire qu'en donnant l'exemple suivant: Un individu gagne, disons, un salaire suffisant pour subvenir à ses besoins. Il sait qu'il peut pourvoir à ses besoins ordinaires, mais, subitement le malheur l'accable: un membre de sa famille a besoin de soins médicaux ou encore quelque parent proche exige de lui un service qu'il est obligé de rendre et qu'en toute conscience il ne peut refuser. Il ne peut pas emprunter de la banque. Il a toujours dépensé ce qu'il gagnait et il n'est pas un de ceux avec qui la banque peut prendre des risques, étant donné que le tarif maximum qu'elle pourrait exiger est de 7 p. 100 par an. Il n'y a que deux endroits où il puisse se procurer l'argent dont il a besoin: une compagnie de prêt, s'il en existe, ou bien un usurier. On nous a dit que des emprunteurs avaient été obligés de payer non pas 2 p. 100 par mois, mais bien 200 ou 250 p. 100, et, dans certains cas même plus que cela.

L'honorable M. DUFF: Est-ce que la loi ne l'interdit pas?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, il y a une loi à cet égard, mais lorsque la loi qui autorise un commerce légitime devient trop restrictive, les violateurs se font tellement nombreux qu'il est impossible d'en venir à bout. Celui qui emprunte ne veut pas dire à quelle source il a fait son emprunt, car il est bien aise d'obtenir des fonds à quelque coût que ce soit. Si nous ne créons pas une source licite où les gens placés dans ces circonstances malheureuses puissent obtenir des fonds, ils deviendront les victimes de violateurs de la loi qui leur feront payer jusqu'à 200 p. 100 par an. Tels sont les faits qui nous ont été exposés. Peut-être en ai-je suffisamment dit pour indiquer pourquoi le comité a dû admettre, sans doute à contre-cœur, que nous ne devrions pas nous opposer à l'existence de ces petites institutions de prêt. Et peut-être en ai-je suffisamment dit pour démontrer que le comité, en recommandant que l'on permette à ces compagnies d'exister, n'approuvait pas un taux de 2½ p. 100 par mois.

Toutefois, avant de quitter ce sujet, je signalerai un autre fait. Il n'existe que trois compagnies à charte fédérale, ou en tout cas il n'y en a qu'un bien petit nombre.

L'honorable M. DANDURAND: Il y en a trois.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais il existe un grand nombre de compagnies à charte provinciale. Je vois dans les journaux de Toronto et d'autres endroits des annonces par lesquelles ces compagnies offrent leurs services au public. On peut également voir de ces annonces dans les tramways. Ces compagnies sont complètement soustraites à notre surveillance, bien que, à mon sens, si nous adoptions une loi générale à ce sujet, il faudrait qu'elle s'appliquât à elles, car cette loi traiterait de l'intérêt, et c'est là une question qui relève du gouvernement fédéral. D'après moi, nous devrions avoir une loi générale. Nous devrions fixer un taux maximum auquel ces compagnies s'en tiendraient, et nous devrions punir le plus rigoureusement possible quiconque, soit une de ces compagnies, soit quelqu'un du dehors, dépasserait ce maximum. Je ne crois pas que nous puissions jamais être en mesure de placer sous la surveillance du département des Assurances les gens qui exigent des taux atroces, et que nous puissions leur infliger la punition qu'ils méritent, si nous ne faisons en sorte de laisser des compagnies légitimes faire des opérations dans ce domaine.

On se demandera pourquoi il est nécessaire d'établir un taux aussi élevé que 2¼ p. 100 par mois. On a arrêté ce taux après avoir entendu de fort nombreux témoignages et pris connaissance de statistiques détaillées, fondées sur l'expérience non pas d'une seule, mais de plusieurs compagnies. Certaines compagnies beaucoup moins importantes que celle-ci et ne possédant pas autant de moyens d'action, particulièrement des compagnies qui n'ont pas accès à l'immense réserve de capitaux à bon marché qui existe aujourd'hui aux Etats-Unis, m'ont fait savoir qu'il leur est absolument impossible d'effectuer ces opérations à un taux de 2¼ p. 100, et que, pour cette raison même, elles sont opposées à cette mesure. Elles craignent qu'il n'en résulte la fixation d'un taux de 2¼ p. 100 qui les conduirait à la ruine

et qui contribuerait à la réussite de cette compagnie plus puissante. Je ne dis pas que c'est la raison de l'opposition qui s'est manifestée ici; je mentionne simplement ce qu'on m'a dit.

Il est vrai que le Sénat a adopté une mesure limitant le taux d'intérêt à 2 p. 100, mais il a été prouvé que le genre d'affaire auquel se livrait la compagnie qui était prête à limiter ainsi son taux n'était pas le même que celui de la Corporation de Finance du Ménage, à la demande de laquelle ce projet de loi a été présenté, pas plus que d'autres compagnies qui prétendent ne pas pouvoir continuer à opérer si on ne leur permet pas d'exiger un intérêt de plus de 2½ p. 100. Ce genre d'affaire comportant le taux moins élevé peut être décrit comme s'appliquant à des emprunteurs qui peuvent trouver de bons endosseurs. Ces emprunteurs entrent dans la catégorie des personnes qui répondent presque aux conditions fixées par les banques et dans bien des cas même remplissent parfaitement ces conditions. Ils sont dans une classe supérieure à ceux qui doivent hypothéquer leur mobilier, comme le font les clients de la Corporation de Finance du Ménage. Les personnes entrant dans cette catégorie payent un taux d'intérêt moins élevé parce que les frais d'administration sont naturellement et nécessairement plus bas. Ce sont les clients de la compagnie qui étaient satisfaits de payer un taux d'intérêt maximum de 2 p. 100 par mois. La compagnie ne s'en tient pas à cette catégorie de clients; elle prête aussi sur hypothèque mais dans une bien petite proportion. La compagnie en question est presque uniquement une compagnie hypothécaire. Je n'ai aucune raison de mettre en doute sa déclaration à l'effet que depuis quatre ans elle n'a jamais opéré une seule saisie ni intenté une seule poursuite bien que, durant ce temps-là, elle ait prêté 15 millions de dollars à 86,000 personnes, le tout, moins une petite fraction de 1 p. 100, sur hypothèques mobilières.

L'honorable M. DUFF: J'allais demander à mon honorable ami si les compagnies de ce genre exigent des garanties avant de consentir des prêts.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. Je passe maintenant à l'aspect le moins recommandable de ce genre d'affaires. Le fait de prêter de l'argent sur un effet de commerce endossé, quand on n'exige pas de garantie excepté celle de l'endosseur, est parfaitement légitime. Une compagnie qui ne consent que des prêts de ce genre peut exiger un taux maximum d'intérêt moins élevé qu'une compagnie qui prête sur hypothèque. Les compagnies les plus recommandables sont celles qui sont prêtes à accepter un taux d'intérêt de 2 p. 100. Les autres compagnies disent qu'elles ne peuvent pas opérer à ce taux-là parce qu'il leur faut faire une inspection détaillée des biens mobiliers et s'enquérir de la réputation et du train de vie de l'emprunteur. Elles prétendent qu'il leur faut faire un certain travail d'éducation pour un grand nombre d'emprunteurs et elles essayent apparemment de mettre de l'ordre dans les finances et les méthodes de paiement de ceux-ci.

Tout ceci coûte de l'argent. Voilà ce que disent les compagnies: "Nous sommes prêtes à consentir des prêts sur des billets endossés, à un taux qui n'excédera pas 1½ p. 100"—le bill renferme une disposition à cet effet—"mais si le risque est plus grand, nous ne pouvons en effectuer à un taux au-dessous de 2½ p. 100". D'autres compagnies nous font la déclaration suivante: "Nos services s'étendent à une plus grande région. Comme nous ne pouvons avoir accès au capital américain, nous devons emprunter des banques. Nous nous opposons au présent bill parce qu'il nous impose des restrictions en vertu desquelles il nous est impossible de tenir plus longtemps".

Je me suis efforcé de donner un bref exposé de la question. En présence de ces données, de cette enquête et de la preuve qu'on nous a produite, que pouvons-nous faire? Si nous opposons un refus à ces compagnies, il y aura encore les compagnies provinciales sur lesquelles nous n'exerçons aucun contrôle. Le champ est libre. Celui qui enfreint la loi pourra faire des démarches un peu partout et aucune investigation ne pourra l'arrêter, à moins que nous n'indiquions aux emprunteurs des endroits où ils peuvent s'adresser. Si nous leur désignons de pareilles sources, les prêteurs qui ne sont pas constitués en corporation deviendront si rares que nous pourrons exercer sur eux un certain contrôle et au besoin les punir. Depuis l'origine des temps, il a existé une situation qui se manifestera toujours, une situation qu'aucune économie imaginée par l'homme ne saurait prévenir. Le Parlement a le devoir d'aborder cette situation telle qu'elle est et de prendre des moyens pour y remédier de la manière la plus équitable possible. Je suis d'avis que c'est par une mesure de ce genre que l'on parviendra à trouver la manière la plus équitable. Je ne connais pas d'autre moyen. Bien que cette loi ne jouisse pas d'une grande popularité auprès de ceux qui n'ont pas étudié ses antécédents et qui n'en ont pas examiné toutes les circonstances, j'estime qu'il est de mon devoir de l'appuyer.

L'honorable M. CASGRAIN: Je suis heureux de constater que le très honorable sénateur a déclaré qu'il existait une nouvelle loi

en vertu de laquelle, si vous avez deux endosseurs responsables...

Le très honorable M. MEIGHEN: Un seul, je crois.

L'honorable M. CASGRAIN: Vous remarquerez que les banques annoncent des prêts endossés de cette façon au taux de 4 p. 100 l'an.

L'honorable M. BALLANTYNE: Non.

L'honorable M. CASGRAIN: Quel est le taux des banques?

Le très honorable M. MEIGHEN: Elles exigent, je crois, un taux de 6 p. 100, mais il est payable mensuellement; de sorte que le taux réel est d'environ 12 p. 100. Toutefois, ce taux est encore inférieur à celui des compagnies de prêt. Mais ces dernières traitent avec une catégorie d'emprunteurs que les banques n'atteignent pas du tout.

L'honorable M. CASGRAIN: L'intérêt annuel n'atteindrait pas 8 p. 100.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je crois qu'il approche 12 p. 100.

L'honorable M. CASGRAIN: Ces sociétés de prêts sont avides d'affaires. Elles emploient des démarcheurs. Supposez qu'un homme perde la tête et s'éprenne d'une femme qui n'est pas son épouse au point de vouloir lui acheter une bague en diamant. (*Exclamations.*) Il emprunte l'argent d'une société de prêts. Naturellement, il n'en dira rien à sa famille.

Un honorable SÉNATEUR: Pourquoi pas?

L'honorable M. CASGRAIN: Mais il lui faut prendre des mesures pour rembourser son emprunt. Il a un fort taux d'intérêt à acquitter. Or, le samedi soir, sa femme lui demandera sans doute: "Où est ta paie?" On a vu dernièrement des personages très haut placés perdre la tête. Quand ces sociétés de prêts s'emparent d'un homme, il devient aussi impotent que s'il était pris entre les dents d'un crocodile. Je ne vais pas voter contre le projet de loi, mais j'estime qu'il importe de signaler à la Chambre les méfaits de l'usure, dans l'espoir qu'elle prendra des mesures en vue de les enrayer. Mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) ne dit mot. Il a présenté plusieurs projets de loi contre l'usure.

L'honorable M. DANDURAND: Apparemment, mon honorable ami à ma gauche (l'honorable M. Casgrain) n'a pas assisté aux réunions du Comité de la banque et du commerce; autrement, sa pensée prendrait une autre tournure. A la suite des clameurs qui s'élevèrent dans la ville de Montréal, vers 1900, contre les usuriers, j'ai, en effet, présenté dans cette Chambre un projet de loi tendant à restreindre le taux d'intérêt exigible par les sociétés de prêts. J'ai pensé alors que 7 à 8 p. 100 suffirait. Mais, après avoir étudié la question, j'ai constaté qu'il fallait porter graduellement le taux maximum jusqu'à 20 p. 100. Le Sénat examina le bill à fond et l'envoya à la Chambre des communes, qui le rejeta.

La situation que vient de dépeindre le très honorable leader d'en face (le très honorable M. Meighen) m'est familière. Des centaines de milliers de Canadiens, n'ayant pas de crédit, ne peuvent emprunter aux banques. Pressés par leurs créanciers, ils consentent à payer des taux d'intérêt excessifs pour obtenir un emprunt de 20, 50 ou 100 dollars. En adoptant le projet de loi, nous contribuerons à soustraire ces personnes aux usuriers.

J'ai souvent exprimé l'estime et la considération que m'inspire notre service public, et surtout les chefs des divers services. Un fonctionnaire que j'estime beaucoup, c'est le surintendant des assurances. Il connait bien mieux que nous la difficulté de la répression de l'usure. Et l'abaissement du taux légal de l'intérêt l'intéresse autant que nous. Nous avons constitué en sociétés civiles trois compagnies qui sont aujourd'hui autorisées à accorder des prêts à un intérêt mensuel de 2½ p. 100. Le surintendant des assurances est d'avis que nous devrions nous efforcer de réduire le taux à 20 p. 100.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non, à 24 p. 100.

L'honorable M. DANDURAND: C'est exact, à 24 p. 100, au lieu de 30 p. 100. Voici ce qu'il a dit au sujet de l'intérêt:

> De toute évidence, le taux de 2 p. 100 soulagera ceux qui empruntent contre un billet endossé ou une hypothèque sur des biens mobiliers. Si l'on se place au point de vue des recettes de la compagnie et de la commission qu'elle retient, le compartiment des prêts garantis par des souscripteurs rapporte à la compagnie un peu moins de 2 p. 100, et les prêts hypothécaires gagés par des effets mobiliers, un intérêt assez supérieur à 2 p. 100, ce qui donne une moyenne de presque 2 p. 100 exactement.

L'ordre du jour prévoit la troisième lecture du bill H concernant la Compagnie des prêts et finance industrielle. Cette compagnie veut s'assujétir à un taux d'intérêt de 2 p. 100 par mois, c'est-à-dire de 24 p. 100. Le projet de loi a obtenu l'approbation du ministère des Finances, par l'intermédiaire du surintendant des assurances. Il regarde comme un grand progrès le fait que l'une des trois compagnies compte faire affaires en exigeant un intérêt de 2 p. 100. La plupart des prêts accordés par la compagnie sont garantis par un

billet endossé et, en dehors de la province de Québec, elle accorde quelques prêts hypothécaires sur nantissement d'effets mobiliers. Nous devrions accepter le principe qui inspire le projet de loi, dont la troisième lecture sera proposée cet après-midi.

J'en arrive maintenant au bill en délibération. La Central Finance Corporation compte réduire son taux d'intérêt de 2½ à 2¼ p. 100, relativement aux hypothèques sur biens meubles. La compagnie dit: "Nous consentirons des prêts, moyennant la garantie de souscripteurs, à 1½ p. 100." Le surintendant des assurances répond que la compagnie a bonne grâce de se montrer généreuse pour cette catégorie de prêts, puisqu'elle n'en consent pour ainsi dire point; elle accorde surtout des avances garanties par des effets mobiliers.

Au comité de la banque et du commerce nous devions décider si nous ferions rapport de ce bill avec un taux de 2¼ p. 100, alors que le ministre des Finances tenait à un taux de 2 p. 100, taux que la Compagnie des prêts et finance industrielle avait accepté. Je me trouvais dans une position difficile, car je ne tenais pas à prendre une attitude qui ne serait pas celle du ministre des Finances de qui relèvent les maisons de prêt. Le comité a décidé de faire rapport du bill avec un taux de 2¼ p. 100. J'estime que si nous avions établi un taux net de 2 p. 100—comme dans le bill H dont j'ai déjà parlé—les honorables membres, après avoir écouté l'explication donnée par le très honorable sénateur, voteraient pour la troisième lecture du présent bill.

Ainsi que je le disais hier, nous nous trouvons maintenant en face de cette question. Enverrons-nous le bill au comité plénier pour qu'il discute l'opportunité d'établir un taux net de 2 p. 100? Je serais disposé à appuyer le bill tel qu'il nous a été renvoyé par une majorité des membres du comité de la banque et du commerce. Je mentionne le manque d'unanimité parce que l'honorable président a peut-être enfreint le règlement en déclarant qu'il y avait divergence de vue au comité. J'estime cependant que nous devrions accepter le rapport comme étant celui du comité tout entier.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Je consens à m'en tenir à sa décision et demande que le projet de loi soit envoyé à la Chambre des communes dans sa forme présente. Mais j'attirerai l'attention de son auteur sur la résistance dont il peut être l'objet de la part du ministre des Finances dans l'autre Chambre, de même que du surintendant des Assurances

si le bill était renvoyé à un comité des communes. Je ne suis pas rassuré sur le résultat. Je suis bien convaincu qu'il ne devrait pas y avoir deux taux d'intérêt et que nous devrions nous efforcer de faire accepter un taux net de 2 p. 100 aux parrains du bill.

Je n'ai pas d'objection à envoyer le bill devant le comité plénier à cause de la position difficile dans laquelle je me trouve d'avoir à représenter ici le ministère des Finances qui, par son délégué présent, le surintendant des assurances, s'oppose fortement à un taux de 30 p. 100. Mais je le répète, la divergence de vues au sein du comité de la banque et du commerce portait sur l'acceptation d'un taux mensuel de 2¼ p. 100 ou sur l'établissement d'un taux net de 2 p. 100.

L'honorable M. DUFF: L'intérêt mensuel de 2¼ p. 100 est-il recouvrable chaque mois?

Un honorable SÉNATEUR: Oui.

L'honorable M. DUFF: Si le versement ne se fait pas régulièrement, l'intérêt est-il composé chaque mois?

Le très honorable M. MEIGHEN: Le taux effectif est de 2¼ p. 100 par mois; ce n'est pas 27 p. 100 par année payable mensuellement, ce qui reviendrait à un taux effectif bien supérieur à 27 p. 100. Si un emprunt n'est pas remboursé comme le prévoit le bill, alors le 2¼ p. 100, à mon avis, s'appliquerait aux arrérages jusqu'à leur acquittement: ceux-ci resteraient dus chaque jour.

L'honorable M. DUFF: Et ils porteraient intérêt?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. La compagnie ne peut exiger plus de 2¼ p. 100 dans aucun cas, mais elle a droit à ce taux. C'est le taux effectif qui compte; ce n'est pas simplement un taux nominal sous forme d'escompte.

Je crois que la Chambre devrait comprendre aussi qu'à la suite d'une étude approfondie de plusieurs années par le comité de la banque et du commerce, se sont constituées plusieurs compagnies qui font aujourd'hui affaires au taux de 2½ p. 100. Le seul motif qui engage cette compagnie à se présenter devant nous, c'est qu'à la suite d'une nouvelle décision du ministère de la Justice au sujet d'une partie de ce taux, qui prend la forme d'une charge pour l'hypothèque sur effets personnels—tout est compris dans le taux, ce n'est pas en plus—la compagnie sera placée à un très grand désavantage lorsqu'elle demandera le renouvellement de son permis, ce mois-ci, je crois. Si son permis n'est pas renouvelé, la compagnie se verra forcée d'abandonner les affaires. Les autres compagnies de prêts constituées sous l'autorité du Parlement conti-

nueront de faire affaires au taux de 2½ p. 100, même si nous refusons à cette compagnie, qui est dans les affaires depuis des années, le droit de conserver le taux de 2¼ p. 100.

L'honorable M. DUFF: On nous dit que la compagnie sera forcée d'abandonner les affaires si nous n'adoptons pas le bill et si la compagnie n'obtient pas le renouvellement de son permis. Je crois savoir que l'un des motifs principaux du bill est de changer le nom actuel de la compagnie en celui de Corporation de Finance du Ménage ou d'opérer une fusion avec la Central Finance Corporation, laquelle obtiendrait alors un autre permis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il s'agit simplement d'un changement de titre.

L'honorable M. DUFF: Mais si le bill n'est pas adopté, la Corporation de Finance du Ménage restera en affaires.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais il lui faut obtenir le renouvellement de son permis.

L'honorable M. DANDURAND: Et si la compagnie ne se conforme pas à la décision du ministère des Finances confirmée par le ministère de la Justice, alors le ministère des Finances peut refuser de renouveler son permis.

L'honorable M. DUFF: N'est-ce pas en vertu d'une charte fédérale que la Corporation de Finance du Ménage fait affaires?

Le très honorable M. MEIGHEN: Il lui faut toutefois avoir un permis, renouvelable chaque année.

L'honorable M. DANDURAND: Ce bill a pour objet d'autoriser la Central Finance Corporation à changer son nom en celui de Corporation de Finance du Ménage.

L'honorable M. DUFF: Je n'y vois pas clairement. Si ce bill n'était pas adopté, n'ai-je pas raison de prétendre que la Central Finance Corporation conservera le droit de faire affaires en vertu de sa charte originale?

L'honorable M. DANDURAND: Non, elle ne le pourra pas. Si le ministre des Finances déclare que la compagnie ne s'est pas conformée à la loi, le ministère pourra alors refuser le permis de la Central Finance Corporation le 1er avril prochain.

L'honorable M. DUFF: Les autres compagnies qui exigent 2½ p. 100 se verront-elles refuser leurs permis également?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas si le 2½ p. 100 est perçu comme service des hypothèques portant sur les biens personnels.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) a posé une question il y a un instant touchant la base des charges d'intérêt en vertu de ce bill. La réponse se trouve à l'article 4 qui détermine quelles sont les charges permises sur les emprunts par endos et les autres, et continue:

> Aucune de ces charges ou partie de ces charges ne peut, en tout ou en partie, être déduite ou perçue d'avance, ni composée, et toutes ces charges doivent être calculées et acquittées seulement sur les soldes impayés du principal, d'après le nombre de jours durant lesquels les soldes restent impayés; et pour les fins de ce calcul, un mois représente une période de trente jours consécutifs.

Je suis un adversaire irréductible des méthodes usurières et j'espère avoir assez de bon sens pour savoir prendre l'initiative voulue lorsque l'occasion m'en est offerte. C'est pourquoi je trouverai malheureux que ce bill ne soit pas lu pour la troisième fois.

Pour quelle raison sommes-nous à étudier ce bill? L'on a eu pour le Sénat beaucoup de paroles malveillantes dans le passé. Il me semble avoir entendu récemment comme un grondement venu du dehors qui aurait fait présager une campagne d'économie générale où le Sénat du Canada serait complètement éliminé.

L'honorable M. DUFF: Terrible!

L'honorable M. MURDOCK: Il existe bien des gens qui ne saurait concevoir l'âge d'or au pays sans que cela soit accompli.

Mais, qu'avons-nous fait de ce projet de loi? Il a été lu pour la première fois dans cette Chambre le dixième jour de février. Il a franchi l'étape de la 2e lecture le 15 février dernier et l'on a quelque peu discuté le principe sur lequel est fondé le bill. Les procès-verbaux du Sénat du Canada ne font pas voir que l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) ni l'honorable sénateur de Winnipeg étaient à leurs sièges ce jour-là.

L'honorable M. McMEANS: Mon honorable ami veut sans doute parler de l'autre sénateur de Winnipeg.

L'honorable M. MURDOCK: Je veux parler de l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Le 15 février donc, après quelque discussion, le projet de loi fut renvoyé au comité de la banque et du commerce. Ce comité a étudié la mesure et, quoique l'on n'ait pas examiné tous les aspects de la question, cet examen était suffisant, étant donné que l'on avait étudié à fond l'an dernier la question générale des compagnies de prêts. Le 15 février dernier, le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham) a rappelé les efforts que l'on a faits l'année der-

nière pour libeller le texte d'un bill modèle en ce qui regarde les compagnies de prêts. Et maintenant, rien n'ayant été fait dans ce sens, voilà que l'on propose, à l'étape de la 3e lecture, de renvoyer à vendredi prochain l'examen du projet de loi en comité plénier. Si, encore, on avait proposé que le bill fût examiné en comité plénier aujourd'hui, de manière que l'on sache quelles sont les objections que les honorables sénateurs désirent faire valoir au sujet de la mesure, j'aurais peut-être acquiescé à cette proposition; d'autre part, la remise de la discussion du bill à vendredi prochain signifie que l'adoption du projet de loi sera retardée jusqu'à la semaine prochaine. En d'autres termes, le Sénat canadien aurait besoin d'un délai de beaucoup plus d'un mois pour faire franchir au bill en discussion les étapes de la 1ère, 2e et 3e lectures.

Si le projet de l'oi n'est pas adopté, quelle sera la conséquence? Je l'ignore. La compagnie, prétend-on, se verra probablement refuser le droit de continuer à faire des affaires.

L'honorable M. HAIG: Pour quelle raison?

L'honorable M. MURDOCK: A cause du fait que le gouvernement du Canada est d'avis, si j'ai bien compris, que le taux d'intérêt de 2½ p. 100 est trop élevé; par conséquent, le surintendant des assurances ne délivrera pas de permis, quand bien même la compagnie détient une charte sous le régime de la loi.

L'honorable M. HAIG: Telle n'est pas la véritable raison, à mon avis.

L'honorable M. MURDOCK: Ce n'est pas un rêve. Si mon honorable ami (l'honorable M. Haig) avait été au comité de la banque et du commerce quand des gens qui sont censés experts sur ces questions ont rendu témoignage, il aurait pu en retirer la même impression, je le crois.

L'honorable M. HAIG: J'y étais et j'ai tout entendu.

L'honorable M. MURDOCK: Voici surtout ce qui me fait peur. On m'informe qu'il y a dans l'Ontario soixante-dix compagnies ou associations de prêt voracement usurières qui font des affaires sans avoir une charte du gouvernement fédéral ou d'un gouvernement provincial. Leurs méthodes d'affaires sont impitoyables et elles restent impunies. Voici la façon dont elles procèdent, me dit-on. Une compagnie—que j'appellerai la Queer Selfhelp Financial Association—fait chuchoter qu'elle est prête à prêter de l'argent à un individu nommé Jim Murdock, qui est dans le malheur et qui a besoin de $100. Cet individu va voir ces gens et leur demande s'il peut espérer emprunter d'eux cette somme. On lui répond: "Très bien. Vous voulez emprunter $100? Il va vous falloir entrer dans l'association. Cela vous coûtera $10:" A Tom Jones ou à un autre qui veut emprunter $500, on dira qu'il lui en coûtera $25 pour devenir membre de l'association. Là commence l'opération.

L'honorable M. DUFF: Mon honorable collègue voudrait-il devenir membre de cette association dans ces conditions?

L'honorable M. MURDOCK: Non. Il y a malheureusement au Canada peut-être des milliers de gens tellement pauvres qu'ils ont besoin d'aide financière encore plus que l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) ou que l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) et qui sont prêts à se laisser prendre à quelque chose comme cela.

Si une compagnie qui a fait des affaires durant un grand nombre d'années à 2½ p. 100, taux que nous trouvons trop élevé, dit qu'elle est prête à réduire son taux à 2¼ p. 100 pour certains prêts, allons-nous lui dire: "Non. Nous ne pouvons rien faire pour vous. Il est probable que votre permis ne sera pas renouvelé après le 31 mars. Il y aura alors plus de place pour les compagnies de prêt voraces—si vraiment il y en a—qui exploitent les malheureux." Je ne le pense pas. Nous ne devrions pas attendre davantage et nous devrions voter la troisième lecture du projet de loi.

L'honorable R. B. HORNER: Je suis absolument de l'avis de l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff). Quelle que soit la loi ou les coutumes répréhensibles suivies dans la province d'Ontario, je ne saurais me taire lorsqu'on présente des bills de ce genre au Sénat. A mon avis c'est une législation d'exception. Vous enlevez à celui qui ne possède pas ce qu'il semble avoir, et vous le donnez à celui qui possède des biens.

Un autre grave aspect de cette question c'est que tous les bénéfices encaissés par ces nouvelles compagnies, qui prêtent des millions de dollars, s'en vont dans le pays situé au sud du nôtre. Cet état de choses se réflète par une diminution dans le taux des recettes de nos banques. Les banques sont régies par le Gouvernement, et si ceux qui ont de l'argent à prêter peuvent le placer dans les entreprises qui rapporteront 25 p. 100 ils ne déposeront pas leurs fonds dans les banques, et ainsi on empêche l'argent de suivre son cours normal. Les banques désirent vivement prêter pour des fins légitimes, mais elles ne font pas le commerce qu'elles pourraient faire si ces compagnies n'existaient pas. Elles refusent des prêts à des personnes absolument honnêtes et qui pendant plus de vingt ans ont toujours fait honneur à leurs engagements. C'est pour cette raison que je m'oppose à ce bill, et je refuse

de consentir à l'adoption d'un projet de loi qui autorise le prélèvement d'un taux d'intérêt dépassant 1½ p. 100 par mois.

L'honorable A. D. McRAE: J'étais au nombre des membres du comité qui se sont opposés à ce bill, mais maintenant je l'approuve. Les honorables sénateurs seront sans doute curieux d'en connaître la raison. Je me suis opposé à l'adoption de toute nouvelle loi concernant des compagnies de ce genre, dans l'espoir que le Gouvernement présenterait un projet de loi type et que le Sénat ne serait plus importuné par ces questions à chaque session. Très peu de gens peuvent y comprendre quelque chose à moins de consacrer beaucoup de temps à l'étude des barèmes d'intérêts qui ont été préparés par des actuaires. Je me suis fort opposé à ce bill en comité, et je n'ai changé d'avis qu'après avoir entendu la déclaration à l'effet qu'on n'accorderait pas un permis à cette compagnie si elle ne consentait pas à établir un taux de 2 p. 100. Comme l'honorable leader du Gouvernement l'a dit, on a diminué le taux de 2.45 à 2.25 si je me rappelle bien les faits, ou d'environ un quart de 1 p. 100. Il me semble qu'on a exercé une certaine pression sur cette compagnie, car ce n'est qu'après qu'elle eût dirigé un commerce de ce genre pendant huit ans qu'un avis du ministère de la Justice fit naître certains doutes quant à la conformité de ses méthodes avec sa charte, et que le surintendant des assurances menaça de refuser le renouvellement de son permis. Cette compagnie a des prêts au montant de $3,500,000 en cours, et ses clients se comptent par milliers, et cependant elle ne pourra plus continuer ses opérations si nous n'adoptons pas ce bill. Vu qu'elle a diminué le taux de 2.45 à 2.25 p. 100, je crois que nous ne pouvons faire autrement qu'adopter le projet de loi et accorder le pouvoir à la compagnie, ainsi que nous l'avons fait pour plusieurs autres compagnies, de continuer ses opérations comme elle l'a fait durant les huit dernières années.

Je n'approuve pas ce genre de législation, et je rappellerai au leader du Gouvernement qu'il serait fort désirable que le Gouvernement présente un bill type à la prochaine session, afin que nous soyons débarrassés de cette question contentieuse qui nous revient tous les ans.

Il est vrai que le public ne se rend pas compte de la situation en ce qui concerne ces compagnies. On a suggéré au comité,—ce sont les compagnies qui l'ont fait, je crois—, d'instituer une commission royale pour faire enquête sur cette question et la faire connaître du public. D'ordinaire je n'approuve pas les commissions royales, mais dans ce cas je crois qu'une commission royale renseignerait le public et permettrait au Gouvernement de présenter une mesure raisonnable. Il ne le pourrait pas actuellement car l'opinion publique n'est pas prête à l'accepter.

J'appuierai donc le bill pour ces raisons, et je crois que tous les honorables membres devront agir de même. S'ils ne le font pas, ils forceront cette compagnie à cesser ses opérations, tandis qu'on accorde des permis à d'autres compagnies qui exigent des taux d'intérêt aussi élevés, ou même plus élevés, que ceux de cette compagnie.

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, j'ai dit tout ce que j'avais à dire sur cette question hier soir, mais en ma qualité de président du comité j'ai reçu une lettre qui intéressera peut-être la Chambre. Elle me vient d'une compagnie qui prête de fortes sommes d'argent dans la province d'Ontario et qui existe, me dit-on, en vertu d'une charte provinciale. Cette compagnie craint que ce bill ne devienne un bill type pour toutes les compagnies opérant en vertu d'une charte fédérale. La lettre déclare ce qui suit: "Nous désirons attirer votre attention sur le témoignage que nous avons rendu devant votre comité l'an dernier, à l'effet que nous ne pourrions pas faire affaires en exigeant moins de 3 p. 100 par mois sur les prêts de $100 ou moins, de 2½ p. 100 par mois sur les prêts de $100 à $300, et de 2 p. 100 par mois sur les prêts de $300 et plus." Si mes souvenirs sont exacts ces taux correspondent en somme à l'échelle de taux de la Russell Sage Foundation. D'après cette lettre vous pouvez constater que le taux d'intérêt exigible en vertu de ce bill est beaucoup moins élevé que la moyenne exigée...

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce n'est pas la moyenne; c'est le taux maximum. La moyenne est sûrement moins élevée.

L'honorable M. BLACK: Ces taux de 3, 2½ et 2 p. 100 seront beaucoup plus onéreux pour l'emprunteur ordinaire.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, beaucoup plus.

L'honorable M. BLACK: Plusieurs de ces sociétés à charte fédérale sont convaincues que le taux prévu dans le projet de loi est trop bas. Je ne suis pas du tout en faveur de taux plus élevés; je fais simplement observer que quelques-unes des sociétés à charte provinciale craignent que le taux d'intérêt fixé par ce bill soit trop bas.

L'honorable J. A. CALDER: Honorables sénateurs, je me demandais hier s'il était bien prudent d'adopter cette loi, mais mes doutes sont maintenant dissipés. Les déclarations des deux leaders et d'autres collègues qui ont

parlé aujourd'hui à ce sujet m'ont complètement convaincu. Tous les honorables membres du Sénat qui ont assisté à la discussion jusqu'ici doivent avoir la conviction que cette loi est nécessaire. Si nous ne l'adoptons pas, les gens qui doivent avoir recours à ce mode d'emprunt seront dans une situation pire que celle où ils se trouveraient autrement. Voilà donc la question en deux mots. Nous devons adopter cette loi et à la suite de la discussion qui a eu lieu je ne vois pas la nécessité d'étudier le bill en comité général. Les principes en cause ont tous été débattus à fond au cours de deux sessions et ceux qui ont entendu les dépositions et écouté le débat sont presque unanimes.

Un seul aspect de toute la situation demeure obscur pour moi: c'est celui qui a trait aux méthodes employées par les usuriers dont il est question. J'ignore comment ils procèdent. Mon très honorable leader (le très honorable M. Meighen) a parlé des deux catégories d'emprunteurs: ceux qui empruntent avec la garantie d'un endosseur sur leur billet—dans ce cas, le prêteur peut poursuivre l'endosseur et recouvrer de lui son argent—et ceux qui empruntent sur la garantie d'une hypothèque sur des effets mobiliers, c'est-à-dire, sur un actif tangible qui a une valeur. Cela se comprend bien. Mais quelle garantie a l'usurier? Je n'ai aucune sympathie pour l'usurier, mais j'aime à supposer que si un emprunteur ne peut pas trouver d'endosseur et qu'il n'a aucun mobilier à offrir en garantie, l'usurier qui lui prête son argent perdra tout.

L'honorable M. DUFF: Ce sont les compagnies qui font de l'usure.

L'honorable M. CALDER: Je pense que telle est la raison qui fait exiger des taux d'intérêt aussi énormes. Je n'en sais cependant rien. Nous ne nous occupons pas présentement des compagnies usurières, sauf que ces dernières vont mettre la main sur le client qui autrement ferait affaires avec une compagnie du genre de celle dont il est ici question. Je pense que la meilleure chose à faire est d'assurer le moyen d'éviter les compagnies voraces.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis dire que j'ai soigneusement étudié cette question. Il y a déjà quelque temps de cela, mais les habitudes des gens n'ont pas changé. J'ai entendu parler de compagnies usurières de Montréal qui prêtaient au taux de 4 p. 100 par mois avant 1900. C'est cela qui m'a porté à demander une loi contre l'usure. Ces compagnies ont cependant continué à exiger le même taux. Quand un billet est impayé à l'échéance, ces compagnies enregistrent un protêt et il s'ajoute au montant du prêt certains honoraires d'avocat. Quand elles ne peuvent se faire payer le billet, elles poursuivent et l'emprunteur se trouve chargé de frais judiciaires. J'ai été scandalisé non seulement de ces frais supplémentaires, mais du taux de 4 p. 100 par mois et j'ai pensé qu'il fallait y mettre fin. J'ai reçu une grande quantité de lettres me fournissant des renseignements sur des cas particuliers. Certaines personnes se trouvaient à devoir deux ou trois fois le montant qu'elles avaient emprunté. Cependant, quand j'ai commencé à étudier cette question, j'ai constaté que ces petites compagnies de prêt paraissaient incapables de faire des affaires à moins qu'on ne leur permit de faire payer un taux régulier d'au moins 20 p. 100 par année. Je n'ai pas été surpris d'entendre, au comité de la banque et du commerce, des témoins déclarer qu'il se trouve toujours des milliers de personnes qui ont besoin d'une petite somme d'argent sans délai, peut-être dans les vingt-quatre heures, et qui sont prêtes à payer n'importe quel taux pour l'obtenir. Un grand nombre de ces gens n'aiment pas à faire ces emprunts d'un ami et ils n'aiment pas non plus à demander à un ami d'endosser un billet pour eux. Ils préfèrent donner une hypothèque sur leurs meubles ou autres marchandises et garder ainsi leur prêt aussi secret que possible. Ce n'est sûrement pas uniquement la crise des sept dernières années qui met tout ce monde dans des embarras financiers.

Après avoir examiné les faits, j'ai pensé, ainsi que le surintendant des assurances, qu'un taux de 2 p. 100 par mois, soit 24 p. 100 par année, n'était pas un taux scandaleux. Une compagnie qui s'est présentée devant nous n'a pu faire qu'un profit d'un peu plus de 4 p. 100 sur le capital qu'elle avait placé. Il n'y a donc évidemment pas de très gros profits à réaliser dans ce genre d'affaires.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur de Saltcoats (l'hon. M. Calder) a, si je l'ai bien compris, demandé quelle protection a la compagnie usurière. Elle se trouve protégée par le fait que les employés salariés n'osent pas s'exposer à une saisie-arrêt de peur de perdre leurs positions.

Quelques honorables SENATEURS: Aux voix.

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables sénateurs, on me permettra peut-être de dire un mot ou deux avant l'adoption de cette motion. Pourquoi cette compagnie ne peut-elle pas obtenir un permis? Parce qu'elle exige des honoraires de $10 pour prendre une hypothèque sur des biens meubles. La compagnie garde cet argent au lieu de le remettre à un

avocat, comme elle devrait le faire, et le surintendant des assurances ne veut pas consentir à cela.

J'ai écouté le résumé complet que nous a fait mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) des témoignages rendus devant le comité l'an dernier. Mais voici ce qui m'inquiète. Quand je monte dans un tramway dans la ville de Winnipeg ou dans la ville de Toronto je lis sur des affiches des annonces de ce genre-ci: "Consultez telle ou telle compagnie et confiez-lui le règlement de vos difficultés financières." Quand je jette un coup d'œil sur le *Free Press* de Winnipeg ou la *Tribune,* de Winnipeg aussi, j'y trouve les mêmes annonces. Ces compagnies envoient aussi des circulaires où il est dit: "Pourquoi devoir de l'argent à votre boucher ou à votre boulanger? Consultez-nous et nous paierons toutes vos dettes." Or, si ce genre d'affaires ne rapporte pas plus que ce que l'on a laissé entendre, pourquoi ces compagnies font-elles tant de publicité? On nous dit que nos institutions financières sont défectueuses quand le Parlement du Canada peut autoriser une compagnie à exiger un taux d'intérêt de 24 p. 100 par année sur des prêts. Les gens nous demandent, et avec raison, pourquoi il en est ainsi. Il est du devoir du Gouvernement de résoudre le problème que posent ces petits prêts. Nous avons exposé le problème au Gouvernement l'an dernier, mais il n'a rien fait, absolument rien.

L'honorable M. DANDURAND: Pas à cette session-ci.

L'honorable M. HAIG: Ni depuis la dernière session. Nous avons une loi dont une des dispositions décrète que le taux d'intérêt ne doit pas dépasser 12 p. 100 par année pour un prêt de moins de $500, mais on se moque de cette loi en adoptant ces amendements.

Mon très honorable chef (le très honorable M. Meighen) dit qu'après avoir entendu les témoignages il en est venu à la conclusion que les compagnies exigent des frais raisonnables. Il n'en reste pas moins que les gens se ruinent par les emprunts qu'ils contractent. En voici un exemple. Une femme de Winnipeg a emprunté la somme de $275 qu'elle devait rembourser en douze versements mensuels. Elle payait $29 par mois. Elle a donc payé la somme de $348. Ce cas représente bien tous les autres. Je veux bien voter en faveur de ce bill, mais je tiens à vous dire que si nous nous contentons de garder le silence et d'approuver des mesures de ce genre nous ne remédierons jamais aux abus de la stiuation actuelle.

L'honorable M. LITTLE: Non, mais nous améliorons le présent état de choses.

L'honorable M. HAIG: Je ne le crois pas.

L'honorable M. CALDER: Quelle est donc la solution?

L'honorable M. HAIG: Défendre à qui que ce soit d'exiger des taux d'intérêt aussi élevés. Si vous alliez aujourd'hui à Winnipeg vous constateriez que 99 p. 100 des emprunteurs de petits montants ne sont pas dans la situation décrite par mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen). Un certain nombre de ces emprunteurs ont réellement des comptes de médecins à solder ou doivent trouver de l'argent à cause d'un difficulté quelconque, mais en général ces emprunteurs sont simplement des gens qui ont contracté des dettes par suite de leurs prodigalités. Tout avocat pratiquant dans une ville comme celle de Winnipeg pourrait vous dire que tout cela est bien vrai. Je vais vous rapporter un exemple que je connais bien. Un homme qui travaillait dans une équipe occupée à la construction des ponts pour le Canadien-National recevait $125 par mois et aussi sa pension quand il n'était pas chez lui. Sa femme lui causa des difficultés financières au point qu'il en vint à devoir $500. Mon honorable ami de Parkdale (l'honorable M. Murdock) dit que les emprunteurs craignent la saisie-arrêt. Eh bien, au Manitoba le premier venu peut se protéger contre la saisie-arrêt en s'adressant à la Cour de district. C'est ce que fit cet homme. Son salaire de $125 par mois fut remis à un comité qui laissait à cet employé et à sa famille une certaine somme par mois pour les frais de subsistance et affectait le reste au remboursement de la dette. La dette fut acquittée en deux ans. Comment la famille de cet homme s'était-elle endettée? Ces gens ont d'abord acheté un radio et autres choses de ce genre qui ne sont pas strictement nécessaires. Tout cela est bien quand on peut se payer ce luxe, mais cet homme ne le pouvait pas. Il y en a des milliers comme lui, des milliers qui constatent un jour qu'ils se sont endettés pour des raison semblables. Or, nous siégeons ici et nous adoptons des bills autorisant des prêteurs d'argent à exiger un taux d'intérêt minimum de 27 p. 100 par année.

Mon très honorable chef a dit que le taux est justifié par la preuve établie devant le comité. Qui a établi ces faits? Les prêteurs eux-mêmes. Pourquoi ne pas aller au Manitoba, par exemple, et constater là-bas ce que les emprunteurs pensent de ce taux? Les compagnies disent que si on les restreint au taux de 2 p. 100 par mois, elles peuvent consentir des prêts à Ottawa, Montréal, Toronto et autres villes de ce genre, mais elles ne peuvent pas faire des opérations dans les centres éloignés des grandes villes. Eh bien,

ces centres éloignés des grandes villes se tiraient bien d'affaire avant l'arrivée de ces compagnies et ils continueront à le faire quand ces compagnies seront parties.

Je ne pousserai pas mon objection davantage, puisque nous avons atteint le but que nous nous proposions, et qui était d'avoir ici une discussion complète sur le sujet. Nous n'avons pas raison de dire que si nous n'adoptons pas cette loi, la société en question devra fermer ses portes. Tout ce que cette dernière doit faire, c'est de se conformer à la loi, contrairement à ce qu'elle fait actuellement. Le surintendant des assurances dit que la compagnie n'a pas le droit de continuer à mettre dans sa propre caisse cet honoraire de $10. Si elle prend un honoraire, elle doit en faire remise à un avocat. Mais je suppose que les documents requis sont préparés par un commis. J'oserais dire que ce commis ne reçoit pas plus de $125 ou $150 par mois pour son travail, alors qu'il gagne peut-être ainsi $1,000 par mois pour la compagnie qui l'emploie. L'excédent des recettes sur son salaire est passé au compte de profits. C'est ce à quoi s'oppose le surintendant des assurances et je crois qu'il a raison.

L'honorable M. LAIRD: Il se peut que ce commis soit un avocat.

L'honorable M. HAIG: De toute façon, il est censé toucher lui-même cet argent et la caisse de la société n'en doit pas bénéficier.

L'honorable M. LITTLE: Puis-je me permettre de rectifier l'assertion de mon honorable collègue? Il dit que l'honoraire d'une hypothèque sur effets mobiliers est de $10. Or, d'après les dépositions faites devant le comité, ces honoraires varient de $2 à $10.

L'honorable M. HAIG: Pour l'enregistrement.

L'honorable M. LITTLE: Non, le total des honoraires.

L'honorable M. HAIG: Les dépositions faites l'an dernier devant le comité par un bon nombre de témoins établissaient le coût moyen des frais à $10, y compris les débours effectués pour l'enregistrement, les documents et les recherches. Je n'insiste pas sur le vote puisque nous avons atteint l'objet que nous nous étions fixé pour cette séance. Mais je dis que le devoir incombe au Parlement d'enquêter sur l'ensemble de la question de façon à empêcher les usuriers de braver la loi qui fixe à 12 p. 100 le taux maximum. Pourquoi le leader du Gouvernement au Sénat (l'honorable M. Dandurand) dit-il qu'il n'y a pas moyen de faire exécuter la loi? Bien entendu, nous ne le pourrons pas si nous ne le voulons pas. Tant que les sénateurs se contenteront de siéger ici et de permettre aux compagnies de prêt de demander un intérêt de 2¼ p. 100 par mois, nous aurons au Canada des usuriers. Je ne crois pas que la Chambre des communes adopte ce bill, et j'espère qu'elle ne le fera pas. Je crois de plus que si nous tenions un mandat du peuple, nous ne l'adopterions pas nous-mêmes.

Quelques honorables SÉNATEURS: Aux voix!

L'honorable HENRY A. MULLINS: Honorables messieurs, j'ai écouté avec passablement d'intérêt la discussion qui s'est faite sur ce projet de loi. Il y a quelques années, la Chambre des communes avait été saisie d'un projet semblable et je dois dire avec plaisir qu'elle l'avait rejeté; c'est le sort qui est réservé, je crois, au bill dont nous sommes saisis. Après avoir visité l'Ouest et entendu les gens donner leur opinion au sujet de ces gros taux d'intérêt j'aurai peine à croire que le Sénat veuille approuver un projet de loi tel que celui dont nous sommes saisis. Pourquoi encourager les gens à hypothéquer leurs meubles et payer les taux très élevés qu'exigent ces compagnies de menus prêts? J'ai connu des gens assez pauvres à Winnipeg qui avaient besoin d'argent et qui avaient l'intention de s'adresser à l'une de ces compagnies. Je les en ai dissuadés et leur ai conseillé de s'adresser à la Banque du Commerce. J'ai été à la banque avec eux et ils ont pu avoir l'argent dont ils avaient besoin moyennant 6 p. 100. Pour ainsi dire tout homme qui est fiable peut trouver un ami pour endosser son billet. Pourquoi irions-nous encourager les gens à payer des taux qui s'élèvent jusqu'à 24 et même 35 p. 100?

Je le répète, honorables sénateurs, cette mesure, pour moi, sera rejetée par la Chambre des communes. Je regretterais pour l'Ouest que le Sénat adoptât une mesure législative autorisant des taux d'intérêt aussi élevés que ce bill permet; c'est pourquoi je m'oppose à l'adoption du projet de loi.

Quelques Honorables SÉNATEURS: Au vote!

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, il s'agit pour le Sénat de se prononcer sur l'amendement à la motion visant à la troisième lecture du bill C. Cet amendement propose que le bill ne soit pas lu maintenant une troisième fois et qu'il soit renvoyé au comité plénier pour plus ample étude.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, à la suite des nombreux éclaircissements que nous a valus le débat de cet après-midi, je suis plus que jamais convaincu que ce projet de loi, comme tous ceux qui lui ressemblent, est absolument mauvais. Je prétends que le Parlement—non pas le Gouvernement, mais bien le Parlement qui se compose des

représentants du peuple au Sénat et à la Chambre des communes—manquerait à son devoir en permettant à des usuriers, que ce soit des particuliers ou une compagnie, comme celui qui est visé dans ce projet de loi, d'exiger un intérêt de 27 ou 30 p. 100 par an. Non seulement ces compagnies exigent des taux d'intérêt très élevés, mais elles demandent une garantie qui est le double ou plus de ce qu'elles prêtent. Un homme qui emprunte $100 doit fournir une garantie de $200 ou $250, et si l'intérêt n'est pas versé ponctuellement, ou si en quelque façon le contrat n'est pas fidèlement observé, il pourra arriver que le pauvre emprunteur voit saisir pour $250 de son mobilier, ou bien son automobile, son cheval ou sa voiture, selon le cas. Je soutiens que nous, membres du Parlement canadien, ne devrions pas permettre l'adoption d'un tel projet de loi. Nous ne devrions permettre à aucune compagnie de percevoir des taux tout à fait exorbitants d'un pauvre homme qui a besoin d'une petite somme.

Nous avons dans nos statuts une loi prescrivant que l'on ne doit pas exiger d'intérêt dépassant 12 p. 100 par an sur de petits prêts. J'irai plus loin que mon honorable ami le sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) et je dirai que 12 p. 100 est un maximum trop élevé. Une des banques du Canada a pris il y a quelque temps des dispositions en vue de faire des prêts à des particuliers, et elle a prêté des millions de dollars de cette façon. On peut également emprunter de petites sommes de certains particuliers.

Je suis surpris d'apprendre les taux élevés que certaines compagnies sont à même d'exiger à Toronto, à Montréal et à Winnipeg. Il se trouve que je détiens quelques hypothèques—pas pour de forts montants—sur lesquelles je touche en moyenne 5 p. 100, et tout au plus 6 p. 100 par an. Dans les Provinces maritimes tout ce que nous pouvons obtenir sur l'argent que nous prêtons, c'est 6 ou 7 p. 100; nous ne songerions jamais à réclamer 12 p. 100, et encore moins 27 p. 100 d'intérêt composé.

Il est temps que les membres du Sénat cessent d'adopter des projets de loi comme celui-ci, et de tenter de se justifier en disant que sans l'existence des compagnies que nous autorisons à percevoir 27 p. 100 d'intérêt composé, des usuriers saigneraient à blanc les pauvres gens en leur faisant payer un intérêt de 50 à 200 p. 100.

Je suis opposé à ce projet de loi, mais, avec l'assentiment de celui qui m'a appuyé, je retirerai volontiers l'amendement, bien que je le considère juste, étant donné que nous avons atteint notre but.

(L'amendement est retiré.)

Son honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, est-ce votre désir d'adopter la motion proposant la troisième lecture de ce projet de loi?

Quelques honorables SÉNATEURS: Adoptée.

L'honorable M. DUFF: Sur division.

(La motion est adoptée sur division; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DU RÉTABLISSEMENT AGRICOLE DES PRAIRIES

TROISIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 3e lecture du bill nº 18, Loi modifiant la loi sur le rétablissement agricole des Prairies.

Honorables sénateurs, sur la motion tendant à la deuxième lecture du présent bill, on m'a demandé hier si je pouvais donner le nombre de comités régionaux qui pourraient être institués sous le régime de ce projet de loi. J'apprends du ministre de l'Agriculture que leur nombre sera restreint.

On m'a aussi posé une question au sujet de la rémunération des présidents de ces comités. On m'informe que le président du principal comité institué en vertu de la loi est un fonctionnaire du ministère qui ne reçoit aucune rémunération, et que d'autres fonctionnaires de ce ministère agiront à titre de présidents des comités régionaux qui pourraient être nommés en vertu du bill.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, le présent bill tombe dans la catégorie générale des mesures ministérielles qui nous sont envoyées par la Chambre des communes et qui ont pour but d'exprimer, sous une forme législative, la méthode que le Gouvernement adopte pour régler un problème. Tous les bills ne sont pas de cette nature. Bien qu'en pareil cas certains d'entre nous puissent ne pas convenir des méthodes adoptées par le Gouvernement et croire qu'elles ne sont pas les meilleures, j'estime cependant qu'il incombe à cette Chambre de s'opposer à une semblable mesure. Cette dernière ressortit au Gouvernement à qui nous devrions donner l'opportunité d'atteindre son but par les moyens qu'il croit les meilleurs.

Qu'il soit bien compris que je ne propose pas le rejet du bill. Je crois que cette multiplication de comités est une erreur, et c'est l'opinion que je tiens à en exprimer ici. Je n'ai jamais vu un Gouvernement, je n'ai jamais fait partie d'aucune administration caressant un amour si avaricieux des comités, des comités multipliés, des sous-comités, des présidents de comités, des allocations de dépenses pour les comités et très souvent des

traitements accordés aux membres de comités, que le présent régime. Je ne vois pas pourquoi un seul comité, composé de représentants de toutes les régions et de tous les intéressés et qui étudierait ce qui constitue essentiellement un unique problème, ne serait pas plus efficace qu'un grand nombre de comités disséminés ici et là, délibérant sur une phase du problème tel qu'il se présente dans une certaine région de la Saskatchewan, du Manitoba ou de l'Alberta ou peut-être dans un autre endroit du Nord. En réalité, il ne s'agit que du même problème. Ce n'est qu'une question de trouver la meilleure méthode de légiférer en vue d'opérer le rétablissement des zônes desséchées des Prairies et de prendre des dispositions à cet effet. Chaque membre du comité général peut donner son opinion sur la situation locale et la procédure est plus simple. C'est sûrement mieux que d'avoir une foule de comités avec des présidents qui, chacun à leur tour, cherchent à imposer leurs vues au ministre de l'Agriculture. Je sais qu'on a reproché au Gouvernement dans l'autre Chambre d'avoir confié toute l'affaire à un ancien membre du Parlement. Je ne dis pas que ce reproche n'est pas mérité, bien au contraire, mais on ne devrait pas en tenir compte dans cette Chambre. Je proteste tout simplement contre cette tendance à confier l'administration des affaires publiques à de nombreux comités. Je me demande dans quel but on le fait. Il me semble que c'est dans un but politique. Mais qu'il en soit ainsi ou non, le résultat final n'est pas aussi bon que si l'on simplifiait les choses et si on les centralisait.

L'honorable M. DANDURAND: Je dirai à mon très honorable ami que le nombreux comité institué en vertu de la loi ne s'est réuni qu'une ou deux fois, il me semble.

Le très honorable M. MEIGHEN: Une fois.

L'honorable M. DANDURAND: Il est composé d'hommes éminents chargés de donner des conseils au sujet de la politique générale. Le ministre de l'Agriculture a jugé à propos de diviser le travail—comme il l'a dit lui-même—entre des comités régionaux au courant de la situation qui existe dans les diverses localités de cette vaste région et peut-être aussi de confier à un certain nombre de personnes le soin de voir ce que l'on pourrait faire dans certains districts qui étaient consacrés exclusivement jusqu'ici à la culture du blé. Il faudra aussi régler d'autres questions comme l'élevage en commun, l'application de la culture par bandes alternantes et l'inspection des travaux exécutés dans les Etats adjacents. L'honorable ministre a considéré qu'il pouvait se fier à des hommes compétents et honnêtes pour l'aider à régler quelques-uns de ces problèmes. La zone de sécheresse, comme je l'ai dit, est tellement vaste qu'on ne peut pas adopter de projet bien défini pouvant être appliqué d'une façon générale.

Mon très honorable ami n'était pas ici hier, mais il a répété ce que j'ai dit alors, savoir que l'honorable ministre de l'Agriculture est responsable du travail qui doit être exécuté durant les trois prochaines années. Il nous dit comment il a l'intention de s'y prendre et il sera responsable du résultat. Il a trois ans devant lui pour montrer quels progrès peuvent être réalisés dans ce sens et je lui souhaite bonne chance.

Le très honorable M. MEIGHEN: On lui a aussi donné un blanc-seing.

L'honorable M. DANDURAND: La loi existante lui confère un blanc-seing limité. Le projet de loi le restreint à la somme votée annuellement par le Parlement.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais le projet de loi n'indique pas la somme.

(La motion est adoptée, et le projet de loi, lu pour la troisième fois, est adopté.)

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ—COMPAGNIE DE PRÊT ET DE FINANCE INDUSTRIELLE

TROISIÈME LECTURE

L'honorable L. MORAUD propose la troisième lecture du bill H, loi concernant la Compagnie des Prêts et Finance Industrielle.

—Honorables sénateurs, ce bill, qui tend à modifier la loi primitive, donne suite à la proposition que le surintendant des assurances a faite en 1936. Dans son rapport de cette année-là, il a dit:

Dans la discussion qui eut lieu au Parlement en 1934 sur les projets de loi intéressant les compagnies de petits prêts, le département a suggéré la substitution, à l'article du projet de loi fixant les charges exigibles, d'un taux uniforme englobant tous les frais, quelle que soit le montant du prêt, et l'interdiction de déduire, percevoir d'avance ou composer l'intérêt, lequel devrait être calculé seulement sur les soldes impayés.

Bien qu'il ne fût pas donné suite à cette suggestion, le Parlement adopta, à la session de 1934, un amendement à la loi sur les compagnies de prêts, portant que toute compagnie tenant ses pouvoirs du Parlement du Canada qui exigerait pour un prêt quelconque un taux d'intérêt supérieur à 2½ p. 100 par mois, calculé sur le reliquat mensuel dû par l'emprunteur, sera passible de déchéance de sa charte ou de retrait de ses pouvoirs par le Gouverneur en conseil.

Le surintendant des assurances ajouta:

Les projets de loi revisés devraient comporter un taux d'intérêt mensuel comprenant tous les frais, lequel ne devrait pas être perçu d'avance, mais calculé sur les reliquats mensuels de capital impayé.

De l'avis du département, le taux mensuel de 2 p. 100 permettra aux compagnies de réaliser un bénéfice raisonnable, quand elles auront accordé un bon nombre de prêts.

Le projet de loi a pour unique objet de modifier la Loi qui a constitué civilement la Compagnie des prêts et finance industrielle, de façon à ce que la compagnie puisse percevoir seulement cet intérêt maximum de 2 p. 100 par mois et calculer le montant chaque mois, au lieu de percevoir l'intérêt d'avance. L'emprunteur saura ainsi exactement ce qu'il doit à la compagnie.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILLS DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la deuxième fois:

Bill A2, loi pour faire droit à Eva Schiller Lightstone.

Bill B2, loi pour faire droit à Ruth Jessica Kimptson Shiells.

Bill C2, loi pour faire droit à Grace Ellen Doris Newman.

BILL DES TRANSPORTS

L'honorable M. DANDURAND: Je tiens à signaler aux honorables membres que le comité des chemins de fer se réunira cet après-midi, immédiatement après l'ajournement de la Chambre.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

MERCREDI 10 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

LOI D'ARRANGEMENT ENTRE CULTIVATEURS ET CRÉANCIERS

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable JOHN A. MACDONALD (Cardigan) demande au Gouvernement:

1. Le nom, l'adresse et la charge officielle de chaque agent d'exécution de la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, en chaque province?
2. La date à laquelle chacune de ces personnes a été nommée, a résigné ses fonctions ou a été mise à la retraite?
3. De quelle façon ces personnes étaient, ou sont, rétribuées, à la journée, à la semaine, au mois, ou autrement?
4. Combien de cas ont été réglés, en chaque province et par mois, depuis l'application de la loi, soit au moyen d'un règlement à l'amiable par l'entremise de séquestres, soit par les Commissions de revision; et quel est le total des cas en chaque province?
5. Quel a été le coût d'administration en chaque province, par mois; le coût moyen par cas; le montant que chaque personne a reçu, en salaire, indemnité ou frais de déplacement, et la période durant laquelle elle a reçu cette rémunération.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu le mémoire suivant de M. Gordon, qui applique la loi:

Il faudra durant plusieurs jours les services de tout le personnel de ce bureau pour assembler les matériaux nécessaires à la préparation des réponses à cette demande de renseignements.

Les questions suivantes ne présentent aucune difficulté particulière, si ce n'est le travail des sténographes employés à préparer les longues listes du personnel, dont des centaines de fonctionnaires ont été remplacés de temps à autre:

1. Le nom, l'adresse et la charge officielle de chaque agent d'exécution de la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, en chaque province?
2. La date à laquelle chacune de ces personnes a été nommée, a résigné ses fonctions ou a été mise à la retraite?
3. De quelle façon ces personnes étaient, ou sont, rétribuées, à la journée, à la semaine, au mois, ou autrement?

Au début de l'application de la loi, les archives n'étaient pas gardées mensuellement, bien que nous puissions nous procurer ces matériaux comme résultat d'un examen considérable des anciennes archives. Il est facile de fournir les renseignements par année financière si la réponse préparée de cette maière satisfait l'honorable sénateur Macdonald. Cette situation se rapporte aux questions suivantes:

4. Combien de cas ont été réglés, en chaque province et par mois, depuis l'application de la loi, soit au moyen d'un règlement à l'amiable par l'entremise de séquestres, soit par les Commissions de revision; et quel est le total des cas en chaque province?
5. Quel a été le coût d'administration en chaque province, par mois; le coût moyen par cas; le montant que chaque personne a reçu, en salaire, indemnité ou frais de déplacement, et la période durant laquelle elle a reçu cette rémunération.

Etant donné le temps qu'il faudra pour préparer les matériaux, nous serions bien aises que la demande de renseignements soit transformée en ordre de dépôt de documents.

J'ai reçu la lettre suivante de M. Clark, sous-ministre des Finances:

J'ai discuté avec M. Dunning la question insérée au chapitre des *Affaires de routine* du Sénat le 23 février 1937, au nom du sénateur Macdonald. J'inclus un mémoire de M. Gordon, qui applique la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, montrant la somme de travail qu'il faudrait pour répondre à toutes ces questions.

M. Dunning est porté à croire que la préparation de ce rapport serait trop coûteuse pour la justifier, et il m'a demandé de discuter ce sujet

avec vous. Pensez-vous qu'il serait possible d'obtenir du sénateur Macdonald de retirer ses questions, étant donné la somme de travail qu'elles comportent, ou bien de les examiner de nouveau afin que le travail nécessaire pour la préparation des réponses soit réduit?

Je suggérerais à l'honorable sénateur de s'aboucher avec M. Gordon pour voir s'il peut restreindre ses questions afin qu'on leur réponde avant la prorogation.

L'INDUSTRIE MINIÈRE

PROJET DE RÉSOLUTION

L'honorable ARTHUR SAUVÉ propose l'adoption de la résolution suivante:

Que notre époque étant manifestement ce que des autorités appellent "l'âge du métal", vu les minéraux qui sont de plus en plus recherchés et employés dans les industries que font naître ou développer les découvertes de la science ainsi que les nouveaux besoins des activités sociales et économiques;

Que tout en appréciant ce qui a été fait par les gouvernements du pays en vue de répondre à ces besoins et d'éviter les abus, cette Chambre est cependant d'avis qu'il est urgent pour le Canada d'utiliser davantage, à son bénéfice d'abord, les incalculables richesses souterraines de son vaste territoire par le développement rationnel de son industrie minière; par la meilleure connaissance de nos ressources naturelles; par une juste protection des capitaux honnêtement investis; par un contrôle suffisant pour se protéger contre:

1. Le mauvais placement de capitaux;
2. Le courtage malhonnête;
3. Le prospectus fallacieux et la publicité trompeuse;
4. Les monopoles;
5. L'envahissement de notre pays par des capitaux indésirables;
6. Le danger de la convoitise étrangère qui est généralement à la base des guerres de conquête.

Cette Chambre croit aussi que le Canada réclame plus que jamais une politique minière dirigée de façon:

a) A encourager davantage l'enseignement géologique et technique et à donner des positions convenables à ses diplômés;

b) A protéger notre capital humain contre les maladies qui s'attaquent généralement aux ouvriers des mines;

c) A donner de l'emploi à ses chômeurs recommandables, de préférence à tous autres;

d) A favoriser la colonisation, tout en empêchant un autre exode rural;

e) A organiser et à protéger des marchés domestiques pour l'écoulement des produits de l'agriculture et de la manufacture canadiennes;

f) A prohiber toute immigration qui serait l'ennemie de ses institutions fondamentales et qui constituerait dans ses centres miniers des foyers de désordre et des agences de propagande révolutionnaire.

—Honorables sénateurs, j'ai sous la main certaines opinions autorisées que je désire citer. Je vais parler en français, et, afin de ne pas trop abuser de la patience de mes collègues de langue anglaise en lisant ces citations, je demanderai qu'elles soient incluses dans le compte rendu de mon discours dans le hansard.

L'honorable M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai observer à mon honorable ami qu'il serait préférable qu'il adresse sa demande à la fin de ses remarques, car nous connaîtrons alors la teneur de ces documents.

L'honorable M. SAUVÉ: Je le veux bien.

Honorables sénateurs, le but de ma motion est d'apporter une humble contribution à faire mieux connaître les richesses du Canada et nos raisons d'attendre de leur exploitation coopérative une prospérité judicieusement partagée dans toutes les classes de la société. Je n'ai pas la prétention d'en montrer à une Chambre composée d'hommes qui par l'expérience et la pratique sont mieux renseignés que moi-même sur les ressources et les besoins du Canada. Je m'adresse plutôt à mes concitoyens en général, sollicitant aussi respectueusement l'attention de mes collègues.

En parlant des lacunes du passé, je tiendrai compte des modes, des besoins et des moyens de ce temps-là, et de ce qui a été fait de louable; sans excuser l'exploitation malhonnête et le laisser-faire coupable. Je ne voudrais pas être classé avec les dilapidateurs du passé. Il y a deux sortes de dilapidateurs: les pillards de notre domaine matériel et ceux—les plus cruels—qui s'attaquent à nos institutions, à nos traditions, à notre âme, à notre cœur.

On parle de pertes cruelles que notre pays continue à subir par la mésentente constitutionnelle sur l'interprétation de certains points essentiels de nos traités et de l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord. Mais, dans notre levée d'armes au chant de la patrie, considérons-nous suffisamment la grande force économique qui, des profondeurs de la terre, canadienne attend notre intelligence, notre savoir et notre volonté pour monter à la surface et assurer la puissance du pays? Avons-nous cherché assez à nous en rendre compte et à l'utiliser au profit du "Canada avant tout"?

Les découvertes de la science, il est vrai, ont suscité des modes et des besoins nouveaux dont il faut tenir compte dans nos jugements sur le passé, comme sur les exigences du présent et de l'avenir.

La science trouve chez nous un champ d'opération merveilleux montrant de plus en plus les grandes possibilités qui doivent être réalisées, non pas tant par les étrangers que par le peuple canadien lui-même.

La science, géologie et polytechnique, nous ouvre des horizons qui peuvent porter les regards et la conception de l'intelligence jusqu'au tréfonds rocheux de notre sol. Elle trace donc un devoir à nos dirigeants et à nos gouvernements. Montrant la géologie influant jusque dans les détails sur la vie, un sociologue français de grande réputation, M. de Launay, écrit que, grâce aux moyens de

communication artificiels qu'on cherche à se procurer de plus en plus, toute la terre tend à briser les chaînes de la nature et à réaliser, pour les matières premières comme pour les produits, un équilibre de "vases communicants".

Dans mes considérations générales, je veux être conséquent avec mon passé en respectant dans ses justes limites l'autonomie des législatures locales, mais en désirant aussi une bienfaisante et logique coopération fédérale-provinciale.

Je crois qu'il convient de reconnaître les améliorations que nos gouvernements tentent de faire pour encourager davantage la diffusion des connaissances nécessaires à la saine exploitation de nos ressources naturelles, et afin de donner une direction offrant une plus sûre garantie au public et à l'Etat contre l'exploitation abusive ou malhonnête. C'est un devoir d'accorder de plus en plus notre aide aux provinces par une généreuse contribution. Par exemple, la cartographie la plus complète possible devrait être fournie aux provinces selon leurs besoins. Aussi, par exemple, la photographie aérienne de nos régions minières. Le Parlement fédéral a, l'an dernier, dépensé plus d'un million de dollars pour seconder la politique des provinces, construction de chemins, etc. Triplée, cette somme serait encore bien en bas des revenus que le gouvernement fédéral retirera de l'exploitation minière.

Nous entrons donc dans une ère nouvelle. Une ère que l'honorable ministre des Mines du Canada a heureusement appelée, avec enthousiasme, "l'âge du métal". Dans la prochaine décade, nous pourrons probablement surnommer cette période notre "âge d'or," si tous nous comprenons bien notre devoir de nous y lancer prudemment, avec contrôle, avec une connaissance suffisante, en un mot, avec la meilleure préparation. C'est-à-dire, beaucoup mieux que par le passé.

Quelle que soit l'abondance de ses richesses, un pays qui ignore ou connaît mal son potentiel et ne s'en soucie guère, est bien mal préparé pour sa propre défense et sa protection. Il est voué à la défaite, s'il n'extrait sa force et son bien-être des fruits sains d'une population intellectuellement et éducationnellement bien proportionnée.

Ne sommes-nous pas un de ces pays qui, par souci électoral trop souvent, reculent ou hésitent devant la tâche d'enseigner à leur population ses véritables droits et devoirs de citoyen, de lui imprimer dans son esprit et dans son âme son statut de citoyen canadien? Encore là une des causes de notre faiblesse et de nos troubles. C'est en lui montrant de grandes possibilités à son avantage qu'un peuple accepte avec courage et vaillance ses obligations, ses risques et ses sacrifices.

Tel est le sommaire de mes remarques à l'appui de la motion soumise aux débats de cette Chambre. Je ne crois pas qu'elles soient un hors-d'œuvre.

Si le Sénat est le plus sûr gardien de la Constitution, il l'est aussi de nos institutions assises sur nos richesses fondamentales. Le salut de ces institutions dépend beaucoup de notre armement économique et de la notion exacte que nous avons de nos moyens de défense et d'avancement. N'est-ce pas par des débats sur des questions de ce genre que le Sénat pourrait davantage se rendre utile et agréable en attendant la législation du gouvernement?

J'aurais préféré faire cette motion dès le début de la session, alors que le Sénat était presque totalement à la disposition des débats de cet ordre, mais j'en ai été empêché.

On se plaint, nous souffrons de ce que notre pays soit encore trop peu connu à l'étranger. Le connaissons-nous assez nous-mêmes? N'y a-t-il pas trop d'étrangers qui mieux que nous connaissent les fondations souterraines de notre structure économique?

Le savant directeur de l'Institut botanique, le frère Victorin, dont l'autorité scientifique et littéraire grandit dans le monde, posait à ses compatriotes, en 1934, une question dont voici la substance: "Nous chantons aux grands jours 'O Canada, terre de nos aïeux!' Parvis et temple de la nature! Que savons-nous de la géologie du Québec? Quelques études partielles. Aucune œuvre vraiment importante."

De son côté, l'honorable M. Crerar, dans la préface de ses magnifiques conférences que tous nous lisons avec un grand intérêt, dit:

> Tout Canadien doit connaître et apprécier la nature des ressources de son pays, et cependant il existe relativement peu de gens au Canada qui aient une connaissance exacte de notre richesse réelle et potentielle en minéraux, particulièrement en or et en bas métaux.

D'autre part, le père Fontanel, S.J., le savant auteur du magnifique ouvrage, "L'Industrie Chimique et le Canada," et du "Canada Minier," etc., rapporte sans réfutation qu'un grand industriel américain lui écrivait un jour:

> En général au Canada vos gens, au sortir des universités, quelque solides qu'ils soient en théorie, n'ont aucune idée de la manière dont les choses marchent dans le monde.

Et le modeste religieux de la célèbre communauté des Ecoles Chrétiennes, laquelle répand les bienfaits de son enseignement jusque dans les profondeurs de l'Egypte, le frère Victorin, allait récemment jusqu'à dire:

> Les âmes modernes, qu'on le sache bien, sont bouleversées par la confrontation inattendue d'un riche héritage spirituel venu du fond des âges chrétiens et la révélation d'une perspective nouvelle et effarante de profondeur: La science.

Le religieux reprochait délicatement d'avoir donné de la formation de la terre une fausse notion géologique et d'avoir attaché une importance exagérée aux menus faits et gestes du petit peuple hébreu. C'est encore le savant père Fontanel qui signalait, dans son "Canada Minier", l'indifférence populaire devant les efforts des gouvernements pour favoriser une meilleure connaissance de notre pays:

Si, dit-il, nous mettons à part les gouvernants, les officiers du gouvernement, les compagnies minières et leurs amis, les industriels qui transforment les produits miniers; enfin, si nous excluons quelques savants de profession et quelques professeurs de géologie et de minéralogie que l'exploitation intéresse généralement très peu, nous pouvons caractériser la mentalité du public par un mot: l'indifférence! Chacun s'en pourrait convaincre en se rappelant combien de fois les mines ont fait le sujet des conversations autour de lui; il pourrait s'en convaincre encore en lisant les ouvrages de sciences naturelles édités en Canada: la place faite à la minéralogie économique est si petite que souvent on ne l'aperçoit pas; il pourrait enfin s'en convaincre en cherchant la proportion des capitaux étrangers dans l'exploitation. Inutile de dire que cette indifférence est regrettable; non seulement parce que les mines sont une source de revenus importante pour le pays, comme nous l'avons vu; non seulement parce qu'elles sont un champ de placement sûr pour les capitalistes avisés; non seulement parce qu'elles peuvent fournir du travail à des milliers d'ouvriers canadiens; non seulement parce que dans l'avenir leur succès continuera, comme nous le verrons; mais aussi et surtout, parce que cette indifférence facilite de plus en plus aux étrangers la captation des organes vitaux du pays. Non seulement le Gouvernement tolère, mais il invite les immigrants: on pourra lire de suggestifs articles dans le *Canadian Mining Journal* sur les mines et l'immigration. Cependant, la population canadienne continue de passer aux Etats-Unis, comme s'il n'y avait rien à faire au Canada.

Une fois constatée cette indifférence, comment l'expliquer? Très simplement, par un mot traduisant un fait: l'ignorance. C'est l'*ignoti nulla cupido*. J'ai mentionné plus haut la pénurie de littérature sur la partie économique des mines; d'autre part, au commencement de cette étude, j'ai signalé de nombreux ouvrages de grande valeur: il n'y a pas de contradiction, puisque le travail a été fait surtout par les officiers du Gouvernement. Or, je ne scandaliserai personne en disant que les livres du Gouvernement ne paient pas leur intérêt. On ne les demande même pas toujours; si on les reçoit, c'est le plus souvent pour les donner en proie à la poussière. Si vous croyez que j'exagère, visitez discrètement les bibliothèques, même celles des maisons d'éducation: vous serez vite édifiés. En parcourant les manuels des écoles élémentaires et même des universités, on constate que la minéralogie n'y est étudiée qu'à un point de vue théorique: classification, identification, propriétés physiques des minéraux, çà et là un mot pour apprendre que tel minerai existe dans telle région. C'est évidemment trop peu. Il est vrai que le professeur peut compléter par un enseignement oral. Le fait-il? Par curiosité j'ai questionné un grand nombre de gradués universitaires et de bacheliers de cours classiques et mon impression est que, dans les écoles de langue française surtout, on ne fait pas connaître suffisamment les richesses minières du Canada. Il semble y avoir un réveil. Puisse-t-il s'accentuer et durer!

Le révérend père Fontanel parle d'un réveil dans la population. "Puisse-t-il s'accentuer et durer!" dit-il. Ce réveil, malheureusement, n'eut pour effet immédiat qu'une course effrénée, folle, vers la Bourse des mines et, comme conséquence, la perte de millions de notre épargne populaire.

Je me demande si l'opinion du bon père Fontanel sur l'effort gouvernemental n'est pas un peu exagérée. Des rapports de ministère, oui, beaucoup, mais sans poussée vigoureuse, sans fin pratique ni clairvoyante dans l'éducation, dans l'enseignement et dans l'application.

Au lieu de canaliser l'épargne populaire vers des industries greffées sur nos ressources naturelles, solidement organisées par des compétences et avec toute la protection gouvernementale nécessaire, on l'a laissée à la merci de la spéculation sans limite. Si la province de Québec, par exemple, avait été dirigée avec cet esprit, les Canadiens-Français n'auraient pas à se plaindre d'avoir été déshérités, livrés, abandonnés au profit de compagnies d'étrangers.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien.

L'honorable M. SAUVÉ: Ils seraient moins portés à s'en prendre à la Constitution, à la Confédération, pour expliquer leur position, car leur situation serait autre que celle dont ils se plaignent. Ils auraient de l'influence dans le monde des dirigeants, dans les affaires qui occupent les esprits et dominent les peuples.

En coordonnant intelligemment leurs efforts et en organisant sans excès d'ambition, sans jalousie, leurs épargnes pour des fins de production coopérative bien définies, ils seraient dirigeants là où ils se révoltent à se sentir sous le joug.

La vie économique prime aujourd'hui tous les autres facteurs et domine vraiment le milieu social. Les économistes et les historiens ont constaté qu'elle manifeste ses exigences aux institutions politiques, civiles et religieuses qu'elle régente. Elle régit la politique internationale.

Il est certain que l'insuffisance de notre connaissance de la terre canadienne et de ses promesses d'avenir a paralysé chez nous de très belles initiatives. Elle a faussé des directions. Elle a été une source d'impressions fausses, de pertes, d'indifférence, de pessimisme et de désordre qui font de plus en plus difficile la tâche des gouvernants.

L'entraînement à l'étude de la statistique est encore bien insuffisant chez nous. Je parle surtout de ma province natale, que je connais mieux que les autres. Insuffisant, pour ne pas dire pratiquement nul. L'Annuaire du Canada, l'Annuaire Statistique de Québec, sont inconnus même de la plupart des intellectuels, du personel enseignant, des jeunes professionnels ou des jeunes gens qui se sont destinés au commerce et à l'industrie. On sait combien il y a de théâtres de vues animées, et combien de clubs dans Montréal, mais on ignore quelle fut la production du Canada, il y a cinq ans, ni celle de l'an dernier. On ignore même le chiffre de la production de sa province. Le ministère du Commerce publie annuellement une jolie brochure intitulée "Le Canada," petit manuel qui devrait être dans les mains de tous les Canadiens qui ont besoin de bien connaître leur pays. Pourquoi cet abrégé, ainsi que les deux annuaires déjà mentionnés ne seraient-ils pas dans toutes les écoles, dans toutes les maisons d'enseignement? Je parle de ma province spécialement, car je ne sais si les autres provinces n'en possèdent pas.

Cette ignorance nous a tenus trop éloignés du champ scientifique de nos ressources naturelles, alors que des capitalistes étrangers les examinaient soigneusement avec leurs géologues, leurs ingénieurs et leurs prospecteurs. En y retranchant certaines réclames trop accentuées, la brochure de l'honorable M. Crerar, bourrée de renseignements autorisés, devrait être distribuée pour fins d'enseignement dans toutes nos maisons d'éducation. Cet enseignement doit servir, non pas à développer le goût de l'aventure et de la spéculation, ni à former des agioteurs, et encore moins à faire un peuple de boursicotiers ou de boursicoteuses seulement, mais à faire mieux aimer notre pays, à orienter, à donner confiance à ses habitants, à sa jeunesse, à les convaincre de la raison qu'ils doivent avoir d'y être fièrement attachés et d'en attendre le plus grand bien-être par l'initiative, le travail et la concentration.

Nous avons à nous reprocher de n'avoir pas assez sérieusement associé l'étude de notre sol à l'étude de nos troublants problèmes nationaux et économiques.

S'il est vrai que par Louis Hébert, apothicaire-herboriste de Paris, premier colon établi à Stadacona (Québec), les Canadiens-Français ont donné naissance à la botanique américaine, il n'est pas moins vrai que les Américains nous ont de beaucoup devancés chez nous avec les barons de la finance anglaise dans l'exploitation de nos propres ressources. Sous ce rapport, ces derniers ont colossalement bénéficié de notre injustifiable tolérance et de notre coupable indifférence. Nous n'avons pas à blâmer ceux qui nous ont donné l'exemple des grandes initiatives et des grands risques.

Au moment où l'on avait décidé d'ériger l'immense grenier de l'Europe dans l'Ouest canadien, que l'on voulait aussi doter d'un chemin de fer qui nous rendrait jusqu'au delà des Rocheuses, à ce moment, dis-je, des capitalistes étrangers, de ces génies de la finance et de l'industrie, voyant de loin et juste, venaient examiner notre richesse minière à la lumière de leurs géologues et de leurs ingénieurs. C'est ainsi que vers 1884 l'ingénieur Salter constata, le premier, la présence de masses métalliques dans la région de Sudbury. La "Canadian Copper" a fait les premiers essais, les premières expériences, les premiers risques d'argent et assez lourdement. C'est à peu près en ce temps-là qu'apparut Ritchie, alors président de la Société Américaine "Orford Copper", dont les usines d'affinage rendirent tant de services à la science et à la production. Les Johnson et les Gangee, les Thompson, les Mond, etc., ne furent-ils pas les pionniers du nickel au Canada? Ces grands découvreurs ne se contentèrent pas d'acheter des terrains, d'organiser des compagnies et de faire vendre des actions par des agents du métier. Afin de connaître la valeur des minéraux découverts, ils cherchèrent la source de la vérité par la voie de la science géologique et avec l'outillage du génie civil. Ils attirèrent sur nous l'attention des plus grands métallurgistes du monde, les Vivian, du pays de Galles, et d'autres. Déjà le Canada était la terre enviée de deux des trois gros producteurs du monde:: L'"International" des Etats-Unis et les "Mond" d'Angleterre, qui combinaient avec les Rothschild, détenteurs du nickel de la Nouvelle-Calédonie.

Ce sont des hommes d'Angleterre et des Etats-Unis qui, risquant de forts capitaux, ont fait les grands frais de l'expérience, de l'affinage, puis de l'alliage qui ont assuré au nickel un avenir si prometteur.

Jusqu'à quel point le capital étranger est-il entré dans notre sous-sol pour s'emparer de ses trésors? Quel en est le chiffre? On affirme qu'il compte pour les trois quarts. Le leader du Gouvernement nous fournira sans doute le chiffre exact. On se plaint amèrement de ce que les Juifs seraient en train de s'emparer aussi de nos terrains miniers. Si c'est aussi vrai que l'on dit, il ne faut pas rien que le déplorer. Les Juifs ne sont pas les plus blâmables! Mais nous-mêmes.

Une chose certaine, c'est que les maîtres du sol canadien n'ont pas pris les devants—ni dans l'étude de la science révélatrice de notre richesse ni dans les procédés de son application. Faute de capitaux, dira-t-on, oui, mais aussi faute d'initiative de la part de l'Etat et des individus. Faute de confiance, de solidarité aussi. Pas assez d'argent pour acheter des terrains miniers, pour en organiser l'exploitation, pour en garder la possession et les richesses. Mais assez d'argent, même trop d'argent pour la spéculation dans l'achat des "parts" de mines et pour faire le jeu de l'agiotage. Cependant, il y a d'appréciables exceptions. Ils se font maintenant plus nombreux les Canadiens qui s'intéressent directement à l'exploitation de nos mines. Tant mieux. Souhaitons-leur assez de clairvoyance et de prudence pour en obtenir un succès profitable à eux-mêmes en même temps qu'au pays. Les deux ne peuvent se séparer dans des entreprises de ce genre. Que l'Etat les dirige et les aide. Qu'il les protège.

Ah, non! il ne faut pas que notre jeunesse se décourage. Mais il importe qu'elle soit plus fermement dirigée dans la voie droite des affaires honnêtes. Hâtons-nous de faire le rajustement nécessaire par une plus juste répartition de nos biens nationaux, par une guerre sans merci, aux abus, aux véritables accaparements malhonnêtes et intolérables. En banqueroute! De la misère! Dans un pays à petite population, avec une récolte de millions et de millions de boisseaux de blé, d'orge, d'avoine, de seigle, de sarrazin, etc.; des millions de minots de pommes de terre et de légumes et fruits de toutes sortes; avec des millions et des millions de livres de beurre et de fromage fabriqués chez lui; sans compter la laine de nos milliers de moutons et nos fourrures! Et ce pays ne serait pas capable de donner le bien-être nécessaire à deux millions de foyers!

Avec une population de moins de onze millions d'âmes, avec une richesse nationale évaluée au bas mot à vingt-cinq milliards de dollars; une production nette d'environ trois milliards; le fait que cela ne représente qu'une infime partie de notre vaste territoire exploitable; le fait que dans les 15 pour cent de notre territoire propre à la culture, il nous reste encore plus de 189 millions d'acres de terrain cultivable mais non encore exploité, sans compter le territoire du Yukon et les 9 millions des Territoires du Nord-Ouest: avec des forêts qui rapportent annuellement environ 200 millions de dollars, et des pêcheries dont le revenu annuel s'élève à 50 millions de dollars et qui augmentera sans doute sous la direction progressive projetée à Québec et ailleurs; la perspective plausible de l'immense fortune que lui offrent les trésors de son sous-sol, lequel, quoique à peine touché, dans certaines parties seulement, rapporte déjà au delà de 300 millions de dollars par année, représentant un million de dollars par jour de travail et une augmentation de plus de 800 pour cent en un tiers de siècle; oui! avec cette population d'à peine onze millions d'âmes se plaçant du premier au cinquième rang des pays exportateurs; avec un capital humain plus sagement placé et mieux protégé après avoir été valorisé par une éducation solide, je le demande avec fierté, le Canada n'aurait-il pas raison d'être plutôt optimiste que pessimiste?

N'oublions pas que nos forêts occupent une superficie d'environ 1,130,000 milles carrés, et que leur exploitation constitue la troisième de nos industries fondamentales. Je ne crains pas de dire que si elle avait été mieux dirigée, avec une classification et une protection forestières meilleures, ce n'est pas $300,000,000 qu'elle produirait, mais $400,000,000. Heureusement qu'avec l'aide de l'aviation et de la radio, avec une meilleure conscience de nos intérêts nationaux, nos gouvernements donnent aujourd'hui à cette industrie une orientation plus droite et plus profitable, une surveillance et une protection plus efficaces.

Cette industrie emploie déjà près de 400,000 hommes. Elle en emploirait 500,000 si la machine n'avait pas exagérément remplacé la main-d'œuvre humaine. Elle emploie aussi de 25 à 30,000 chevaux, au lieu de 100,000, sans le véhicule-moteur et les tracteurs.

Si nous considérons en même temps la superficie des eaux douces du Canada, estimée à plus de 228,000 milles carrés, la plus étendue du monde entier, et, suivant un mémoire des ingénieurs du département fédéral, représentant pour le moins 44,000,000 de chevaux-vapeur, dont 20 pour cent seulement sont développés, oui, si nous considérons ces magnifiques merveilles de nos vastes ressources hydro-électriques, n'avons-nous pas raison d'être fiers de notre pays et d'en attendre une grande prospérité? Ces ressources constituent aussi un facteur de grande importance dans l'exploitation de nos mines.

Notre territoire comprend presque la moitié septentrionale du continent américain; couvre

une étendue de 3,684,723 milles carrés; est aussi grand que l'Europe et trente fois plus grand que les Iles Britanniques; représente plus de 27 pour cent de la superficie totale de l'Empire Britannique.

En avant! c'est le mot d'ordre aux jeunes. Dans dix ans, avec une direction et une administration clairvoyantes, notre richesse sera d'au moins 30 milliards et notre production annuelle d'environ 5 milliards. C'est dans le 85 pour cent de notre territoire non agricole que s'édifie le riche empire minier. Les quatre métaux les plus indispensables au monde sont le nickel, le cuivre, le zinc et le plomb. Le Canada les produit déjà avec une abondance telle que certains pays avides de conquête ont sans doute les yeux sur ces richesses. Dans la province de Québec aussi, les régions de Gaspé, de Chibougamau, de l'Ungava, les champs de fortunes de l'Abitibi, du Témiscamingue, etc., feraient déjà l'envie même des peuples les moins ambitieux. Que dire de l'amiante des cantons de l'Est qui met le Canada au premier rang dans le monde! Cette considération méritera probablement plus d'attention dans l'avenir qu'on semble ne lui en accorder aujourd'hui. Que dire de notre or si abondant et si prometteur! La convoitise de telles richesses existe dans l'esprit des financiers, des capitalistes en cherche de placements avant de pénétrer dans l'ambition et la volonté de leurs nations.

Notre industrie minière ne date pour ainsi dire que depuis dix ans. Ce n'est que depuis 1932 qu'elle prend des proportions vraiment considérables. Malgré tout, cette industrie nous a empêchés de tomber dans le gouffre de la crise. Elle nous a éloignés de la faillite.

D'après le Bureau fédéral de la Statistique, les 11,652 mines et ateliers (puits de gaz et de pétrole, sablière et graviers compris) ont payé, l'an dernier, 88 millions de dollars en traitements et salaires à 73,000 ouvriers.

En 1930, avant l'acuité de la crise, nos mines avaient employé 31,000 ouvriers et payé en salaires 49 millions de dollars. Cela veut dire que durant la pire phase de la crise, 1932-34, alors que le défaitisme harcelait les gouvernements, le développement minier a augmenté la main-d'œuvre de 42 mille hommes, et les salaires de 39 millions de dollars.

En 1934, d'après le même Bureau fédéral, l'industrie minière et métallurgique a acheté pour 76 millions de dollars d'approvisionnements et d'outillage.

L'honorable M. Crerar déclare qu'en 1934, c'est-à-dire avant son arrivée à l'administration des Mines, les achats de l'industrie minérale, en outillage et produits de consommation, se sont montés à la somme de 76 millions de dollars. (Les 25 millions de dollars d'énergie électrique, frais de transport et d'assurance compris.) On estime que nos centres miniers fournissent annuellement aux cultivateurs un marché direct de 38,000,000 de livres de viande; 7,500,000 livres de saindoux; 7,500,000 douzaines d'œufs; 5,500,000 gallons de lait; 11,000,000 de livres de beurre; 7,500,000 livres de fromage; 114,000,000 de livres de pommes de terre; 76,000,000 de livres de farine; 7,500,000 livres de fèves, sans compter l'énorme quantité de fruits, de légumes, sucre, etc.

En cette même année, il s'est transporté par chemin de fer et avions, 23,000,0000 de tonnes, au lieu de 12,000,0000 avant. Soit environ pour 12 millions de dollars. Le transport des marchandises évalué à 676,000 tonnes en 1915 est monté, 20 ans plus tard, à 1,041,000 tonnes. Le Bureau de la Statistique estime que les produits des mines et le charbon étranger ont fourni 35 p. 100 du transport par chemins de fer canadiens. Soit 24,000,000 de tonnes, c'est-à-dire 6,000,000 de tonnes de plus que celui des produits combinés de l'industrie agricole et de l'élevage. On estime qu'en 1934, sur la feuille de paye totale de l'industrie minière, $30,000,000 furent dépensés en achat de denrées alimentaires, $10,000,000 en articles de ménage, etc.

Notre passé nous commande non seulement d'acquérir la plus grande connaissance de notre pays, mais de ne pas craindre de l'utiliser à notre profit, dans une coopération nationale pour l'exploitation de nos ressources naturelles.

Nous sommes encore à nos débuts dans l'industrie extractive, bien qu'on en parle favorablement depuis plus d'un demi-siècle. Cette industrie nous fait les plus belles promesses et nous offre sérieusement une grande fortune nationale. Le ministère des Mines pour le fédéral prend la responsabilité de s'en faire le plus grand propagandiste et je l'en félicite. Evidemment, il y a des trésors incalculables dans le sous-sol canadien. Quel profit en retirera le pays? Quelle sera la part du Canadien?

Car montrer avec enthousiasme des pièces de métal richement veinées, les vanter sans mesure, s'en enthousiasmer follement, est toujours le grand signe d'une catastrophe, non d'un progrès réel.

Dans l'exploitation rationnelle de ses richesses naturelles, la confiance du peuple canadien doit s'édifier sur le roc de la vérité scientifique, sur le jugement et la conscience d'ingénieurs techniciens mettant honnêtement au service de l'Etat une compétence solidement établie. Sans être injuste pour les courtiers honnêtes ou de bonne foi, cette confiance sera basée sur la prudence. Féroce contre l'habileté de l'escroc, cupidon de la Bourse, dont l'éducation si belle en apparence et les fausses

manifestations d'intérêt patriotique, presque d'amour, ne servent qu'à faire des victimes, qui n'écoutant plus la voix du bon sens, la voix du cœur, se jettent dans les bras de leurs larrons séducteurs.

La confiance populaire doit aussi s'appuyer sur une surveillance gouvernementale, honnête, clairvoyante, ferme.

Certes, on ne peut exiger des gouvernements, ni des promoteurs, ni des courtiers, l'infaillibilité que l'on ne voit nulle part dans les affaires temporelles. Le risque attaché au secret souterrain caché dans la roche à 2,000 pieds de la surface de la terre, est toujours considérable, surtout quand il se tient là sous la crainte de l'imprévu mondial.

Dans son intéressant message le président de la Banque d'Epargne, l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) a montré récemment le danger d'une nouvelle période de spéculation effrénée. "Le pouvoir d'achat", dit-il lui aussi, avec raison, "ne s'accroît que par la production et les services, c'est-à-dire par le travail".

De son côté, M. F. R. Phelan, président du "Financial Service Limit", parlant devant le Rotary Club, en décembre dernier, mettait le public en garde contre les placements faits sans examen sérieux des valeurs offertes, non par des courtiers honnêtes, respectables,—et il y en a,—mais offertes par des vendeurs à haute pression et par des escrocs.

Le monde entier souffre encore des abus du papiérisme qui a détruit le crédit, après avoir ruiné tant d'hommes et fait crouler tant de fortunes. Je disais à la législature de Québec, en 1929: "Le papiérisme est à la base de la crise qui s'amène, le voilà le grand ennemi!" Les abus étaient tolérés, permis, encouragés, pratiqués par des gouvernements dont certains membres étaient scandaleusement ou criminellement les associés des pires "schemers". On prétend, aujourd'hui, que la moitié de la richesse du pays est représentée par du papier sous forme de stocks, obligations, billets, créances hypothécaires. Au moins dix milliards, dit-on. Les autorités gouvernementales des Etats-Unis ont calculé que les écumeurs de la Bourse, les brasseurs d'affaires sur papier ont été la cause que, entre la fin de la guerre et l'année 1933, le public américain a perdu vingt-cinq milliards de dollars.

Sur ces faits, ces chiffres, ces tours d'escrocs, ces pertes, ces ruines, s'élève un monument où, en exergue, s'ouvre le livre des commandements de la sagesse. A nous d'en tirer les leçons pour le présent et pour l'avenir.

Les autorités gouvernementales font bien de s'organiser davantage afin de sévir avec plus de détermination et d'efficacité contre le jeu des boursicotiers sans scrupules, afin de protéger les gens honnêtes, non seulement du pays, mais aussi de la Bourse.

On me rapporte qu'il existe encore une combine qui apparaît comme une rivalité entre Montréal et Toronto. Il y aurait pour le même stock différence de prix entre Montréal et Toronto. Pourquoi cette différence? Pourquoi payer une action $5 à Montréal quand elle ne peut se revendre que $4.75 ou $4.50 à Toronto? Ce jeu, paraît-il, tromperait un grand nombre de gens.

Le faussaire, l'escroc en valeurs minières et le trustard, sont les gros ennemis du jour, contre lesquels grossissent les griefs populaires et contre leurs protecteurs dans les gouvernements et les parlements.

Autant il est nécessaire et juste de protéger le courtier honnête, le bon aviseur dans la coopération commerciale pour l'exploitation de nos utilités, autant il est urgent de sévir contre le voleur qui se tient aux portes de la Bourse pour y guetter des victimes.

Il y a lieu aussi de mettre en garde et de protéger le public contre leur pire agent—le colporteur de prospectus trompeurs, menteurs. Se rend-on assez compte des ravages de la publicité? On ne semble pas réfléchir sur les abus, les conséquences, les ravages de cette publicité fardée, enjoleuse et malhonnête. Cruelle, subversive influence dans l'éducation et la conduite des peuples! La société ne doit pas compter que sur les gouvernements. Que fait l'élite pour remédier à cet état de choses? L'élite de la presse? L'élite de la société? Une trop grande partie d'elle s'indignera mollement contre le vice de la spéculation. Elle exprimera timidement sa crainte sur le progrès des idées subversives et des sentiments révolutionnaires. Elle dira que c'est la lie de l'intelligence et du talent qui se répand sur certaines feuilles de transmission. Mais la grande élite, celle qui devrait être considérée avec respect comme la véritable autorité sociale, oui, cette grande élite, que fait-elle? Elle n'ose pas répondre à ses accusateurs, aux prédicants de l'évolution qui se dirigent vers la révolution. Elle a peur de se faire "attraper". Elle a peur d'attaquer. Elle a peur de mettre les freins aux déchaînements.

C'est ainsi que nous manquent les grandes directives pourtant essentielles. C'est ainsi que le peuple est laissé à la merci des exploiteurs de toute catégorie. C'est pourquoi les déshérités ne se mettent plus à genoux. Ils demeurent debout pour frapper de toute façon en bas comme au-dessus de la ceinture. Exaspérément. Il ne faut pas les mépriser, mais leur apporter des remèdes purgatifs et fortifiants. Les plus coupables, les grands coupables sont dans les combines du capitalisme.

Je ne dis pas capital. Si ceux-là persistent à résister, à défier, ils seront abattus les premiers! Il est temps de se le dire.

Le nouveau ministre des Mines de Québec, l'honorable M. Gagnon, vient de montrer un grand souci de son devoir et de son patriotisme, en donnant à ses concitoyens le sage avis que voici: "A la prochaine session," dit-il, "il y aura des lois très sévères de passées pour protéger le public et les exploitants. D'ici là, il faut éviter de faire ses placements sur de simples rumeurs, se rappeler qu'il y a trois sortes de mines: celles qui sont en exploitation et payant régulièrement des dividendes, celles qui sont en exploitation et ne payent pas de dividendes, enfin les "prospects" qui eux-mêmes se divisent en deux groupes: ceux qui font l'objet de grands travaux de recherches, et ceux qui ne sont qu'au stage initial de la prospection. Il faut acheter les actions de compagnies minières avec le même soin que celles des compagnies industrielles, conclut le ministre, qui exprime enfin son espoir d'une "prospérité exempte de toute hausse injustifiée sur les comptoirs des valeurs minières."

Les gouvernements qui protègent l'épargne contre la folie et le crime de la spéculation sont les plus sages économes. Ils n'ont pas tâche facile. Ils gardent l'argent du peuple pour les besoins des initiatives fructueuses et des entreprises nationales.

Notre nouvel enthousiasme pourrait être encore bien fatal, si beaucoup mieux que par le passé les gouvernements n'avaient déjà pris et ne prenaient pas davantage les mesures nécessaires pour en connaître d'abord scientifiquement la valeur, pour en assurer une exploitation rationnelle et la vente honnête des actions au public.

M. Phelan, le président du "Financial Service", remarque aussi avec beaucoup de bon sens:

> Il importe, toutefois, de se rappeler aussi que, tout en mettant le public en garde contre les vendeurs à haute pression, on ne doit pas perdre de vue le fait qu'il existe nombre d'entreprises sérieuses, telles par exemple les mines, qui comportent naturellement un élément spéculatif, mais que cela ne signifie nullement qu'elles ne sont pas dignes d'attention comme placement spéculatif susceptible de rapporter des profits. La plupart des mines n'auraient jamais atteint le stage de production, si ceux qui furent les premiers à y placer des fonds pour le développement de la propriété n'avaient pris un gros risque spéculatif.
>
> Avec sa nouvelle loi des compagnies, le gouvernement fédéral force maintenant toutes les compagnies à donner dans leurs rapports annuels tous les renseignements dont un actionnaire peut avoir besoin pour comprendre la position de la compagnie et à fournir les détails les plus complets dans les prospectus offrant des valeurs au public.

Exigeons des gouvernements une conduite d'aviseur digne de la confiance publique. M. Phelan a énuméré, devant le Rotary Club, ce que les gouvernements et leurs associations font pour nous guider dans la nouvelle ère de production:

> Les gouvernements du Québec et de l'Ontario ont fait de louables efforts pour sauvegarder l'argent du public destiné aux placements. L'Ontario Securities Commission et le département du procureur général de Québec méritent de la part de la communauté la plus profonde reconnaissance pour les milliers de dollars qu'ont déjà sauvés des épargnants imprudents. La difficulté de leur tâche s'accrut encore du fait que les activités déployées par le Securities and Exchange Commission des Etats-Unis ont provoqué l'exode vers le Canada de nombre. . . de vendeurs à haute pression. Les départements de notre gouvernement provincial ont réussi à éliminer pratiquement cette menace par l'application de mesures qui reçurent l'appui de toutes les maisons financières sérieuses.
>
> Aujourd'hui, aucune valeur ne peut être vendue sans enregistrement aux gouvernements provinciaux. S'il y a la moindre cause de plaintes, l'enregistrement est refusé. Les courtiers, les émetteurs et les vendeurs de stocks eux-mêmes sont tous enregistrés. En ce qui concerne les courtiers, des rapports financiers sont exigés, et les antécédents de la firme soigneusement examinés. Dans certains cas, lorsque la stabilité financière d'une firme est la seule critique que l'on puisse trouver contre elle, des garanties de sécurité sont exigées avant que l'enregistrement ne soit accordé. Ces enregistrements expirent chaque année et doivent être renouvelés avec renseignements complets à fournir de nouveau. Le vendeur est soumis à des règlements à peu près semblables à ceux du courtier, excepté que, travaillant ordinairement pour une maison, il n'a pas à fournir de rapport financier, mais ses antécédents et son caractère sont soigneusement scrutés.

Il importe que cette rigueur soit constamment observée et ne vaille pas que sur le papier de la loi. Là est l'un des points essentiels à la protection du public et au succès sérieux de nos entreprises minières. Il en est un autre:

> La question d'accorder l'enregistrement aux émetteurs de valeurs présente certaines difficultés spéciales du fait que les départements doivent faire en sorte que leur enregistrement ne soit pas interprété comme une recommandation de l'émission. C'est là une précaution essentielle, parce qu'il est impossible d'éliminer l'élément de risque commercial et spéculatif inhérent à toute entreprise. Les acheteurs de valeurs doivent toujours interpréter le fait de l'enregistrement comme signifiant seulement que l'entreprise a été étudiée et qu'on n'y a trouvé aucun élément de fraude. Dans le Québec, nombre d'investigations ont déjà été faites dans ce sens, et dans l'Ontario la situation est à peu près la même avec des chiffres proportionnellement plus élevés. Aujourd'hui, les promoteurs d'un caractère douteux jugent plus prudent pour eux de s'éloigner de ces deux provinces.

Ce n'est pas seulement à désirer, mais aussi à constater en réalité.

Cette citation est longue, mais elle a son importance à cause de ses sages avis.

Un autre excellent travail est fait par des organisations, par les institutions bancaires et les

compagnies de fiducie donnant à leurs clients de sages conseils, ainsi que les journaux quotidiens et hedomadaires d'une réputation reconnue qui, tout en publiant les faits essentiels relativement aux placements, ont bien soin d'éliminer toute publicité alléchante faite pour des stocks dont la valeur est basée sur la fiction bien plus que sur la réalité.

Malheureusement, ajouterai-je, il y a trop de journaux qui font le contraire.

Je continue à citer le témoignage de M. Phelan:

La publicité, dans un but de gain, de profit particulier, sans se soucier du mal qu'elle fait en trompant son lecteur ou en l'exposant au malheur de la ruine, cette publicité, dis-je, vante des valeurs qui ne valent que pour engager le public à s'y laisser prendre. Se rend-on bien compte du rôle de plus en plus influent de la mauvaise publicité sur la mentalité et dans l'éducation des peuples? Il faut l'amoindrir par une campagne et une loi à cet effet.

Bien que nombre de pertes subies par le public acheteur de valeurs soient dues à l'acquisition d'émissions frauduleuses offertes par des vendeurs à haute pression, l'expérience que j'ai acquise dans le domaine du placement me dit que le gros des pertes est en réalité imputable à l'avidité de l'acheteur, ou à sa stupidité et à son insouciance. La dépression a appris à la plupart des gens que, s'ils avaient été plus prudents dans le placement de leurs épargnes, ils auraient disposé de réserves assez solides pour passer au travers du bouleversement des affaires. C'est cependant une leçon qu'il nous faut tenir constamment devant nous si nous ne voulons pas l'oublier, maintenant surtout que les temps vont en s'améliorant...

Car nous avons des hommes qui, sans être infaillibles, sont d'excellents aviseurs. Je ne parle pas de ceux qui, malgré des sentences contre eux, persistent à se faufiler dans les petites boursicoteries. Mais, chez ceux-là, même, il y a eu d'innocentes victimes. Elles furent condamnées pour le crime de leurs maîtres. Ces pauvres innocents ne doivent pas recommencer. Pas de tolérance ou laisser-faire au détriment des nôtres dont le sort menacé inquiète et se reflète sur notre jeunesse agitée. Sous ce rapport, notre politique de "Canada d'Abord" n'a pas encore donné un résultat satisfaisant.

Pourtant c'est à ce point de vue surtout que la protection est nécessaire.

De nouveaux centres de peuplement surgiront du développement de notre industrie minière. Il convient de nous préparer à répondre à leurs besoins. Comment? En cherchant les éléments d'une population ayant l'esprit chrétien, le respect de nos institutions et de l'ordre; ayant aussi l'aptitude et l'entraînement pour le travail qui lui sera demandé. "Mens sana in corpore sano." Ces centres miniers et leurs environnements demandent généralement des hommes à santé robuste pour travailler dans les entrailles de la terre ou au défrichement du sol. La Chambre sait que déjà les propriétaires de mines et leurs ouvriers sont soumis à une législation et à des règles assez sévères. Plutôt, ils sont censés être soumis. Si la loi ne manque pas, le mode d'application est inefficace dans plus d'un cas. Il est certain que les moyens de prévention sont moins nombreux que les lois qui les recommandent ou les imposent. La mort nous ravage en ce pays. Notre taux de mortalité est encore effroyable. La tuberculose nous tue chaque année au delà de 6,000 sujets. Six de nos maladies le plus courentes ne nous enlèvent qu'un sixième des victimes de la tuberculose. La phtisie des mineurs préoccupe depuis assez longtemps des compétences médicales et gouvernementales. La mine est un foyer favorable au microbe de la tuberculose. Il est important de ne pas l'y laisser entrer ou de l'en chasser. Au Canada, cette attention s'impose donc davantage à l'esprit des législateurs, à cette phase primaire de notre industrie minière. Il en est qui conseillent toujours de ne pas aller trop vite. Il importe aussi de ne pas attendre trop tard.

L'industrie minière s'est développée considérablement chez nous durant la crise. Elle nous a sauvé de la faillite. Elle a été d'un grand secours à l'Etat canadien. En peu de temps, des villes s'étaient bâties. Déjà Sudbury, par exemple, fournit 86 pour cent de la consommation mondiale du nickel. La jeune population de cette région monte à 50 mille âmes, dont environ 40,000 mineurs, 4,000 commerçants ou hommes de métiers et 6,000 agriculteurs. Environ 50,000 acres sont défrichées; 30,000 acres en culture. Le cheptel est aussi relativement considérable, malgré la pauvreté du sol cultivable—9,000 têtes de bétail, dont 4,000 vaches laitières. C'est que nos régions minières offrent généralement un champ propre à l'agriculture et un marché local avantageux à la culture intensive ou qui demande peu de terre pour produire beaucoup. Le lait, le beurre et le fromage sont des produits à gros prix dans ces régions.

Une population pacifique, respectueuse de notre Créateur, de notre foi, de nos institutions et de nos lois, c'est ce que nous devons vouloir.

L'honorable M. CASGRAIN: Impérialiste?

L'honorable M. SAUVÉ: C'est ce que nous allons voir. Je ne voudrais pas fatiguer l'imagination de mon honorable ami.

Il ne faut pas que nos centres miniers soient des foyers d'ennemis du pays où se faufileraient facilement des agents de révolution et des espions.

On dit que nous sommes en paix avec tout le monde. Le savons-nous bien? Pas

tant que cela. Les richesses souterraines, l'or, le plomb, etc., n'ont-elles pas été à la base de toutes les guerres de conquêtes? Rome et Carthage se sont battues pour la possession des plombs argentifères de Carthagène, ainsi qu'on l'a rappelé récemment. Pourquoi les conquistadores espagnols ont-ils envahi le Mexique et le Pérou? Pour y trouver l'Eldorado. Les anglais ont voulu être les maîtres de l'or au Transvaal, comme l'Allemagne des fers de Lorraine et autres richesses.

Quand les Etats-Unis ont vu de l'or dans notre Alaska, ils ont réclamé la possession de ce territoire. Si l'Angleterre ne le leur avait pas donné, n'auraient-ils pas voulu le prendre quand même? "Remember the Maine." Les Etats-Unis n'ont-ils pas mis la main sur la Californie mexicaine lorsqu'ils ont cru y voir de l'or en abondance? D'ailleurs, durant la dernière guerre, la matte du nickel, si utile aux armements, n'a-t-elle pas suscité chez les Etats-Unis une ambition inquiétante pour nous et pour l'Angleterre? L'attitude des Etats-Unis était si équivoque qu'une enquête royale fut instituée et conduite par la "Royal Ontario Nickel Commission."

De 1915 à 1917 il y eut des révélations. Des cas d'abus au détriment du Canada furent constatés.

L'Allemagne venait s'approvisionner de notre nickel transporté aux Etats-Unis pour affinage. On se rappellera les sous-marins allemands rendus à Baltimore dans l'intention de charger une cargaison de nickel. Grâce à l'attitude du Canada, l'"International" décida de construire une grande usine d'affinage sur la rive nord du Lac Erié, à Port-Colborne . Ainsi que le démontrait si bien M. Benoit Brouillette, professeur de l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales de Montréal, cette attitude des financiers américains était tellement à craindre que des capitalistes anglais fondèrent avec l'appui du gouvernement Impérial la "British American Nickel Corporation" dans le but de pratiquer au pays l'affinage électrolytique. Sans succès là, elle bâtit une usine de concentration à Nickelton et son usine d'affinage à Deschênes.

Mais c'est du capital anglais, avec l'appui du gouvernement impérial, qui détourna notre nickel des Etats-Unis par la construction d'usines d'affinage chez nous. C'est un exemple qui devrait nous servir afin de mieux garder et utiliser à notre compte la terre des aïeux.

Sachons nous armer au moins sur notre propre terrain économique. Un peuple qui se livre sans le moindre souci de se défendre, et qui d'avance se proclame vaincu en cas d'attaque, est un peuple sans tâche et sans vaillance. Un peuple s'arme puissamment sur le terrain économique par une éducation qui éclaire les intelligences, fortifie les volontés, les courages, et qui en fait naître la vaillance, la fierté, le vrai patriotisme. Cette éducation doit être faite non seulement à nos fils nés au Canada, mais aux immigrés dont nous avons réellement besoin. Cela ne signifie pas un Canadianisme étroit dans le sens d'égoïsme national et sauvage contre tout ce qui nous est étranger; capital monétaire ou capital humain. Soyons du juste milieu. Envisageons les possibilités, les avantages et les dangers à la lumière de l'histoire des peuples et de la connaissance exacte de nos besoins. Tout homme ayant une claire vision des vastes horizons du Canada comprend que ce pays ne peut être guidé par un esprit national à courte vue ou égoïste. Vaste horizon, large envergure! Mais cela ne signifie pas que notre besoin de peuplement doive être toujours proportionné à notre grandeur territoriale et à nos richesses naturelles. La sauvegarde de nos institutions fondamentales domine tous les autres intérêts canadiens.

Le développement de notre industrie minière apportera la solution à notre problème ferroviaire, dit-on. Et aussi à celui du chômage. Sans doute, s'il est bien mené.

Il y a, dans nos villes, des milliers de chômeurs qui pourraient répondre aux besoins d'une excellente main-d'œuvre minière. C'est en les faisant employer dans ces usines que les gouvernements pourront résoudre le terrifiant problème du chômage.

Il y a aussi, dans nos villes, des milliers d'anciens cultivateurs ou de fils de cultivateurs qui pourraient servir à la colonisation dans les régions minières, bien que celles-ci généralement soient peu propres à l'agriculture. Cependant, la culture est là un accessoire avantageux.

Nous avons ces deux éléments de peuplement. Ils attendent la direction des gouvernements et des saines initiatives de nos financiers pour apporter leur contribution au développement du pays. La plupart sont de bons Canadiens attachés à nos traditions, à nos institutions, des hommes de foi en Dieu et en leur pays. Sachons les choisir, les préférer à d'autres.

Le Canadien le plus cordialement, le plus spirituellement attaché à la couronne d'Angleterre, ne serait-il pas le plus affecté, le plus souffrant d'un élément nouveau qui détruirait nos institutions anglo-canadiennes, préférant à notre monarchie constitutionnelle le régime socialiste et même son enfant gâté,—le communisme?

L'émigrant anglais qui, en quittant son pays, débarrasserait le roi et l'Angleterre d'un ennemi socialiste ou communiste ne saurait être

bienvenu au Canada, pays à tradition, de respect et de loyauté à la Couronne britannique. L'Angleterre aurait-elle le droit d'affliger ainsi son Dominion le plus important? C'est pour avoir ignoré cette vérité que les plus chauds défenseurs de la Couronne, chez nous, sont aujourd'hui combattus par ceux-là qui sont venus ici à la faveur d'une injuste et imprudente politique d'immigration, dont le résultat tourne formidablement contre ses auteurs déçus, après avoir affligé le Canada d'un problème de plus en plus menaçant et d'un nouvel ennemi, le pire de tous. Comme dit la chanson: "Visa le blanc, tua le noir." Le résultat de cette politique a compliqué notre problème politico-national. Ce résultat est la grande menace contre nos institutions, contre nous, contre l'Angleterre aussi.

Préférons donc une politique qui accorde franchement une réelle protection à nos foyers canadiens, du travail à leurs chefs; une bonne éducation nationale à leurs enfants; de la force, de la confiance, de l'ardeur, du goût pour le travail sérieux, des directives saines et des carrières aux jeunes gens qui entrent dans la vie.

La nationalisation de nos ressources dans l'esprit et le cœur des Canadiens et de leurs gouvernants, voilà ce qui vaut mieux que l'étatisme socialiste ou communiste.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien, très bien.

L'honorable M. SAUVÉ: Pour leur part, les Canadiens-Français individuellement n'avaient pas de capital organisé pour les grandes entreprises de production. C'est vrai. L'Etat provincial n'aurait-il pu, au moyen de coopératives, faire organiser l'épargne, qui est le capital destiné à la production? La force des faibles n'est-elle pas dans la coopération bien comprise? Et bien organisée au moyen de coopératives, sagement dirigées, grâce à une éducation fortement adaptée qui serait en même temps une sauvegarde contre l'infâme jalousie, le soupçon déplacé et le néfaste préjugé. C'est le mode que j'ai préconisé quand j'étais à Québec.

Je m'excuse d'avoir été si long, et je remercie particulièrement les honorables membres de la majorité de m'avoir écouté avec autant de courtoisie que de patience. Ils ont compris que mon travail pourrait être utile à plusieurs concitoyens, et même à l'étranger.

Si j'ai parlé particulièrement pour ma propre province, c'est que je savais que ses sœurs auraient des représentants plus compétents que moi pour interpréter ici leurs intérêts. Que le chant de chacune soit un couplet de l'âme canadienne, et que tous soient l'expression sincère de notre fierté canadienne, de notre amour de la justice, de notre respect des autorités et de notre enthousiaste espoir en l'avenir. Dans l'exaltation de son ardent patriotisme et avec sa vue des horizons larges et lointains, George-Etienne Cartier s'écria: "Emparons-nous du sol!" Eh bien, c'est à nous maintenant de dire: "Emparons-nous du sous-sol!"

L'honorable M. PAQUET: Je propose l'ajournement du débat.

L'honorable M. SAUVÉ: Dois-je comprendre que les citations que j'ai mentionnées mais que je n'ai pas lues seront insérées au hansard?

L'honorable M. DANDURAND: Oh! oui. Je ne savais pas combien de documents l'honorable sénateur désirait inclure dans les *Débats*. Je vois qu'ils ne sont pas nombreux.

(Sur motion de l'honorable M. Paquet, le débat est ajourné.)

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 3e fois, et adoptés sur division:

Bill A2, loi tendant à faire droit à Eva Schiller Lightstone.

Bill B2, loi tendant à faire droit à Ruth Jessica Kimpton Shiells.

Bill C2, loi tendant à faire droit à Grace Ellen Doris Newman.

IMPRESSIONS DU PARLEMENT

RAPPORT DU COMITÉ MIXTE

L'honorable M. WHITE présente le premier rapport du comité mixte des deux Chambres des impressions du Parlement, et propose son adoption.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, loin de moi l'idée de laisser entendre qu'il devrait y avoir des impressions inutiles, mais j'aimerais avoir un exemplaire des divers documents compris dans le rapport. Je me demande s'il ne serait pas moins coûteux d'imprimer quelques-uns des documents que d'en faire dactylographier dix ou quinze copies.

Je remarque dans la liste des documents n° 142 le rapport de la commission royale sur l'anthracite. Depuis quelques semaines j'ai une copie de ce rapport, et j'en ai une du n° 143, le rapport de la commission d'arbitrage sur le différend relatif aux salaires des employés de chemins de fer. Le président du comité peut-il dire à la Chambre si d'autres documents ont déjà été imprimés?

L'honorable M. WHITE: Honorables sénateurs, le comité a examiné cette liste article par article hier, et le secrétaire était censé nous apprendre quels rapports avaient déjà été publiés. Peut-être comme l'a dit mon honorable ami, un ou deux articles de cette liste ont-ils déjà été imprimés, et leur inclusion est sans doute due à un oubli. La discussion d'un ou de deux articles a nécessité un vote, mais la majorité a décidé que nul article contenu dans le rapport ne devait être imprimé.

L'honorable M. MURDOCK: Prenons le n° 38, liste des actionnaires de la Banque du Canada. J'aimerais avoir une copie de cette liste, mais j'ai presque honte de demander qu'elle soit dactylographiée, car je sais le travail et les dépenses que cela coûterait. Je me demande si un grand nombre de membres du Sénat et de la Chambre des communes désireraient également en avoir une copie. Je suis en faveur d'une économie raisonnable, mais je désirerais une copie de certains de ces documents, si cela ne crée pas trop d'ennuis.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai l'impression que la Banque du Canada fournirait à mon honorable ami une liste imprimée de ses actionnaires. Cette liste a été publiée plus d'une fois dans la presse.

L'honorable M. WHITE: Mon honorable ami de Parkdale sait que cela ne vaudrait guère la peine d'imprimer douze ou quinze copies de n'importe quel article. Nous ferions tout aussi bien d'en faire imprimer plusieurs centaines tandis que nous y sommes.

L'honorable M. MURDOCK: Je pensais que l'impression de plusieurs centaines d'exemplaires serait moins coûteuse que dix ou quinze copies dactylographiées.

L'honorable M. WHITE: Si aucun des membres du Sénat ou de l'autre Chambre désire l'inclusion de n'importe quel document dans le rapport, il n'a qu'à en demander la production. Le comité a voulu dépenser le moins possible.

L'honorable M. PARENT: Le rapport de la commission royale sur l'anthracite est un document très important. Il y a tant de comités siégeant simultanément maintenant que j'ai peut-être manqué cette séance. Si j'eusse été présent, j'aurais insisté sur l'impression en français du rapport du docteur Tory.

L'honorable M. MURDOCK: Il est imprimé.

L'honorable M. PARENT: Le rapport peut être absolument favorable à ceux qui sont attaqués, ou ce peut être le contraire, mais c'est un enseignement en lui-même. Je tiens à faire comprendre que nous devrions avoir également des exemplaires en français. Je demande donc que le n° 142 soit rayé du rapport.

L'honorable M. WHITE: Mon honorable ami de Parkdale dit que le rapport a été imprimé. Si c'est exact, on peut probablement se le procurer dans les deux langues.

L'honorable M. PARENT: Je le suppose.

(La motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. McMEANS, président du comité des divorces, présente les bills suivants, qui sont lus pour la 1re fois:

D2, tendant à faire droit à Gretna Golden Laird Rankin.

E2, tendant à faire droit à Frank Horace Wood.

F2, tendant à faire droit à Edith Mary Bowers-Hill O'Hagan.

G2, tendant à faire droit à Isobel Jean Herbert Fleming Johnson.

H2, tendant à faire droit à Emilie Letsch Rutishauser.

I2, tendant à faire droit à Miriam Silverman.

J2, tendant à faire droit à Alice Mary Hickman Ings.

BILL DES TRANSPORTS

L'honorable M. DANDURAND: Je désire faire observer aux membres que le comité des chemins de fer se réunira après l'ajournement de cette Chambre.

(Le Sénat s'ajourne à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

JEUDI 11 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

ACCORD RELATIF AU SAUMON SOCKEYE DANS LES EAUX DU PUGET SOUND ET DU FLEUVE FRASER

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS RAYÉE

A l'appel de la demande de renseignements par l'honorable M. Taylor:

Qu'il appellera l'attention sur le traité relatif au suckeye dans le Puget Sound et le fleuve

Fraser, ratifié par le Canada en 1930, et demandera:

1. Si ce traité a été ratifié par le sénat des Etats-Unis, et à quelle date?
2. Si la ratification (s'il en est) est soumise à certaines réserves.
3. Si ces réserves doivent être soumises à ce Parlement pour être prises en considération.

L'honorable M. TAYLOR: Cette demande est rayée.

BILL DES TRANSPORTS

RAPPORT DU COMITÉ

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM présente le rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et ports sur le bill B, loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

Le comité, se conformant à l'ordre de renvoi du 3 février 1937, a examiné ce bill, et en fait rapport avec des amendements.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ces amendements seront-ils étudiés?

Le très honorable M. GRAHAM: Je suggérerais mardi prochain.

L'honorable M. BLACK: Le bill, tel qu'il est modifié, sera-t-il réimprimé avant mardi?

L'honorable M. DANDURAND: Il était entendu, je crois, qu'il serait réimprimé tel qu'il a été modifié, mais je verrai à ce qu'il le soit.

Le très honorable M. GRAHAM: Le comité a donné instruction d'imprimer le projet de loi sous sa forme modifiée.

BILLS DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 2e fois:

Bill D2, loi pour faire droit à Gretna Golden Laird Rankin.

Bill E2, loi pour faire droit à Frank Horace Wood.

Bill F2, loi pour faire droit à Edith Mary Bowers-Hill O'Hagan.

Bill G2, loi pour faire droit à Isobel Jean Herbert Fleming Johnson.

Bill H2, loi pour faire droit à Emilie Letsch Rutishauser.

Bill I2, loi pour faire droit à Miriam Silverman.

Bill J2, loi pour faire droit à Alice Mary Hickman Ings.

TRAVAUX DU SÉNAT—AJOURNEMENT

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, nous sommes saisis d'un bill important, mais nous ne pourrons le discuter demain. Le comité des chemins de fer y a apporté plusieurs amendements et il faudra le réimprimer. Nous espérons l'avoir sous sa forme modifiée la semaine prochaine, alors que nous comptons en compléter l'étude. Je me suis renseigné, et ai appris que nous ne recevrons pas de mesures législatives des Communes avant la semaine prochaine. Je proposerai que lorsque le Sénat s'ajournera cet après-midi il reste ajourné jusqu'au mardi soir à huit heures. Je suis convaincu que jeudi soir prochain nous pourrons ajourner pour la semaine sainte, et les honorables membres du Sénat seront en mesure de s'acquitter de leurs devoirs pascaux chez eux.

L'honorable M. DUFF: Avant que la motion d'ajournement soit proposée, me permettra-t-on de dire que cet après-midi j'étais très consentant à remettre à plus tard mes observations sur la motion de l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne), mais j'aimerais que la motion ajournée soit insérée en tête des Ordres du jour pour mardi prochain afin que je puisse prendre la parole sur ce que j'ai à dire. J'ai attendu avec patience toute une semaine, et ne veux pas être retardé une fois de plus la semaine prochaine.

L'honorable M. BALLANTYNE: Parlez dès maintenant.

L'honorable M. DANDURAND: Je puis assurer mon honorable ami, je crois, que nous aurons une discussion générale sur les affaires navales. J'espère que le débat se limitera aux questions navales soulevées par l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) et qu'il ne comprendra pas les droits maritimes.

L'honorable M. BLACK: Je suppose que si nous voulons discuter le bill des transports au long, nous ne serons pas tenus d'ajourner jeudi prochain.

L'honorable M. DANDURAND: J'espère que si nous siègeons de temps à autre le soir nous réussirons à compléter ces deux débats.

L'honorable M. GRIESBACH: Puis-je demander au leader de la Chambre s'il se propose d'accepter la suggestion de l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff), savoir de placer en tête des Ordres du jour le débat ajourné sur les affaires navales?

L'honorable M. DUFF: C'est ce qui devrait être fait.

Le très honorable M. MEIGHEN: Que cet ordre soit inscrit avant les autres.

L'honorable M. DANDURAND: Cela voudrait dire que nous consacrerons le mardi soir aux affaires navales. Très bien. J'y consens, de

sorte que le mercredi nous pourrons discuter le bill des transports.

Je propose que lorsque le Sénat s'ajournera ce soir il reste ajourné jusqu'au mardi soir prochain à huit heures.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne au mardi 16 mars à huit heures du soir.

SÉNAT

MARDI 16 mars 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE
DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. McMEANS demande au Gouvernement:

1. Quels ont été les frais d'administration du ministère de l'Agriculture pour les années 1934, 1935 et 1936?
2. Combien de fermes expérimentales ou modèles sont actuellement établies au Canada, et dans quelles provinces sont-elles établies?
3. Quels sont les frais d'entretien de chacune de ces fermes expérimentales ou modèles?
4. Le ministère sait-il que, dans plusieurs provinces, les gouvernements provinciaux ont déjà des fermes expérimentales ou modèles, ce qui constitue un double emploi?

L'honorable M. DANDURAND: Les réponses à cette demande de renseignements sont assez longues. Je vais en passer une copie à mon honorable ami et demander la permission de les insérer au hansard.

1. 1933-1934.. .. .. $6,995,768 43
   1934-1935.. .. .. 7,106,534 99
   1935-1936.. .. .. 9,637,810 72

2. Il n'y a pas de fermes modèles ou de démonstration du ministère de l'Agriculture telles que celles qui sont maintenues par une ou deux des provinces.

Il y a vingt-huit fermes et stations expérimentales du Dominion, une station d'élevage des renards, une ferme expérimentale d'élevage des chevaux, une ferme d'expérimentation de l'élevage du bétail, une station d'hybridation d'animaux, six stations secondaires d'expérimentation, six petites stations secondaires, et deux cent vingt-neuf stations de démonstration maintenant établies au Canada. La réponse à la troisième question indique où elles sont situées.

3.	1933-1934	1934-1935	1935-1936
Station expérimentale, Charlottetown, I.P.-E.	$ 35,302 35	$ 35,923 33	$ 38,419 72
Station expérimentale de l'élevage du renard, Summerside, I.P.-E..	11,548 40	13,243 07	15,751 45
Station expérimentale, Kentville, N.-E..	49,889 03	55,910 52	62,389 05
Station expérimentale, Nappan, N.-E..	40,651 49	41,720 61	44,837 26
Station expérimentale, Fredericton, N.-B.. ..	46,838 08	44,728 33	49,137 70
Stations expérimentale, Sainte-Anne-de-la-Pocatière, P.Q., y compris la ferme expérimentale d'élevage de chevaux, à Saint-Joachim, P.Q..	41,876 98	41,532 70	45,804 44
Station expérimentale, Cap-Rouge, P.Q..	31,796 37	32,325 04	33,786 39
Station expérimentale, Lennoxville, P.Q..	$31,796 37	$32,325 04	$33,786 39
Station expérimentale, Farnham, P.Q..	14,164 47	14,141 63	14,852 44
Station expérimentale, L'Assomption, P.Q.. ..	27,023 71	27,334 34	30,893 34
Station expérimentale secondaire, Sainte-Clothilde, P.Q..	....	....	3,528 10
Station expérimentale secondaire, Normandin, P.Q..	....	....	15,586 50
Petite station expérimentale secondaire, Harrington Harbour, P.Q..	322 52	306 45	317 64
Station expérimentale, Kapuskasing, Ont.. ..	40,505 84	41,089 34	43,262 99
Station expérimentale, Harrow, Ont., y compris la station expérimentale secondaire de Delhi, Ont..	48,477 78	46,550 09	50,611 11
Ferme expérimentale centrale, Ottawa..	414,740 37	455,316 42	502,169 18
Station expérimentale, Morden, Man..	40,882 02	39,993 32	46,018 87
Station expérimentale, Brandon, Man..	38,121 55	39,923 02	43,294 08
Station expérimentale, Indian Head, Sask., y compris la station expérimentale secondaire de Regina, Sask..	47,597 81	47,038 32	56,257 71

3.—Suite.	1933-1934	1934-1935	1935-1936
Station d'arboriculture forestière, Indian Head	$29,497 59	$28,102 74	$29,151 89
Station d'arboriculture forestière, Sutherland, Sask...	17,324 79	17,939 55	18,896 07
Station expérimentale, Rosthern, Sask...	14,586 34	16,074 73	21,398 11
Station expérimentale, Scott, Sask...	37,832 89	36,805 02	39,240 23
Station expérimentale, Melfort, Sask...	.....	8,840 91	46,562 67
Station expérimentale, Swift Current, Sask...	42,833 93	40,192 15	41,267 31
Station expérimentale, Lethbridge, Alta...	50,867 34	48,643 45	53,549 86
Station expérimentale, Lacombe, Alta...	41,098 22	41,306 47	42,344 52
Station expérimentale secondaire, Beaverlodge, Alta...	16,637 69	16,437 74	16,755 64
Station expérimentale secondaire, Fort Vermilion, Alta...	1,910 36	1,991 45	4,203 84
Station expérimentale, Manyberries, Alta...	19,199 36	22,907 48	32,141 26
Enclos de bestiaux, Wainwright, Alta...	5,066 37	3,656 44	4,050 47
Station expérimentale, Windermere, C.-B...	13,644 09	14,353 00	13,850 49
Station expérimentale, Summerland, C.-B., y compris la station expérimentale secondaire de Kelowna, C.-B...	47,819 45	51,527 50	56,690 89
Ferme expérimentale, Agassiz, C.-B...	37,693 06	37,785 94	38,903 94
Station expérimentale, Saanichton, C.-B...	28,644 17	28,559 37	32,246 42
Petites stations expérimentales secondaires de Fort-Smith, Fort-Résolution, Fort-Providence, Fort Good-Hope, territoires du Nord-Ouest, Carcross, territoire du Yukon	1,000 00	1,000 00	1,000 00
Stations de démonstration...	76,114 24	76,113 00	60,349 07

4. Non. Il y a des fermes modèles dans les provinces attachées aux universités.

Les collèges agricoles ont des fermes d'expérimentation, bien que, naturellement, les travaux sur ces fermes soient d'une nature de démonstration.

Sur les fermes expérimentales du Dominion, les travaux sont poursuivis en contact intime avec les expériences des collèges agricoles, et étant donnée leur vaste distribution, elles embrassent un domaine beaucoup plus vaste touchant les conditions du sol et du climat demandant des travaux de recherches.

Les stations de démonstration, établies d'après le système des fermes expérimentales du Dominion, étudient elles aussi les méthodes du traitement du sol et la production des récoltes dans des conditions encore plus diverses du sol et du climat.

SERVICE DE NAVIGATION ENTRE LE CANADA ET L'AUSTRALIE OU LA NOUVELLE-ZÉLANDE.

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Sur la demande de renseignements de l'honorable M. Barnard:

1. Le gouvernement du Canada prend-il part aux négociations que les journaux déclarent engagées entre les gouvernements de la Grande-Bretagne, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, en vue d'étendre et d'améliorer le service de navires à vapeur entre la côte canadienne du Pacifique et l'Australie et la Nouvelle-Zélande—ou a-t-il connaissance de telles négociations?

L'hon. M. DANDURAND.

2. Dans quelle mesure ces négociations ont-elles progressé, et quelle est la nature des propositions auxquelles elles ont pu donner lieu?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas l'honorable sénateur de Victoria (l'honorable M. Barnard) à son siège. Je vais cependant répondre à sa demande de renseignements, et il pourra se renseigner dans le hansard de demain. Je vais également faire déposer sur son pupitre une copie de ces réponses.

1. Le comité impérial de la navigation, agissant en vertu des conditions générales de renvoi modifiées par la conférence impériale de 1930, a tenu une enquête relative à certaines questions qui lui furent spécialement soumises en juin 1936 par les gouvernements du Royaume-Uni, du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande, concernant les possibilités d'un service de passagers et de fret entre l'ouest du Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. Le haut commissaire du Canada à Londres représente le gouvernement canadien dans le comité et a agi en cette qualité dans cette enquête spéciale.

2. Le rapport du comité impérial de la navigation, tel que l'a soumis le président au nom du comité à chacun des gouvernements ci-dessus mentionnés, fut publié le 7 décembre 1936. Il contient les conclusions du comité touchant les diverses possibilités concernant les questions qu'on leur a spécialement soumises.

Un exemplaire du rapport est déposé sur le bureau.

Il y a eu un échange de correspondance entre les gouvernements auxquels le rapport a été présenté, mais nulle décision n'a été prise à cet égard. Dans ces circonstances, le sujet étant encore à l'étude, le ministère ne peut dévoiler la nature des propositions que peut avoir faite aucun des gouvernements intéressés.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est de la diplomatie secrète.

L'honorable M. DANDURAND: En partie probablement, et rien ne sera divulgué jusqu'à ce qu'on en arrive à une conclusion.

Le très honorable M. GRAHAM: Cependant, tous ces pays sont compris dans un seul Empire.

LE CROISEUR *AURORA*

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. BALLANTYNE demande au Gouvernement:

1. En quelle année et à quelle date, après le retrait du croiseur *Aurora* du service actif en 1922, l'Amirauté ou le Gouvernement impérial a-t-il été notifié?
2. En quelle années et à quelle date une réponse a-t-elle été reçue?
3. Durant combien d'années, après son retrait du service actif en 1922, le croiseur *Aurora* est-il resté hors du service actif au port de Halifax?
4. Durant le temps qu'il est resté hors du service actif au port de Halifax (*a*) le croiseur *Aurora* a-t-il été partiellement dégréé ou désarmé? (*b*) Si tel est le cas, de quelle manière l'a-t-il été? (*c*) A qui le matériel a-t-il été vendu, et à quel prix?
5. (*a*) En quelle année a-t-il été demandé des soumissions publiques pour la vente du croiseur *Aurora*? (*b*) Combien de firmes ont soumissionné? Quels étaient leurs noms? Quel était le montant de chaque soumission?
6. Le gouvernement consent-il à déposer sur la table toute la correspondance échangée entre le ministre de la Défense nationale et le Gouvernement canadien, ainsi que les réponses reçues du Gouvernement britannique, ou de l'Amirauté, au sujet du croiseur *Aurora*?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai les réponses suivantes pour l'honorable sénateur:

1 et 2. Le 21 juin 1922, l'amirauté a été prévenue que l'équipage de l'*Aurora* serait licencié le 30 juin 1922. Nous n'avons pas reçu de réponse de l'amirauté, à en juger par les dossiers du ministère.

3. Cinq ans.

4. (a) Oui.
   (b) En enlevant l'armement et les munitions.

(c) L'armement et les munitions ont été acquis par le service naval du Canada sans dépense.

5. (a) 1927.
   (b) Six compagnies ont soumis des prix:

A. A. Laroque, Sorel, P.Q.	$40,400
Boston Iron & Metal Co., Baltimore, Md.	38,665
C. A. Beard & Sons, Ltd., Londres, Angleterre	38,000
A. Garson & Co., Saint-Jean, N.-B.	37,000
Turner, Davidson & Co. Ltd., Londres, Angleterre	35,000
Union Shipbuilding Co., Baltimore, Md.	28,600

6. Oui. Sur un ordre du Sénat, le Gouvernement déposera sur le bureau la correspondance avec le gouvernement britannique ou l'amirauté, touchant la vente du croiseur *Aurora*.

LOI D'ARRANGEMENT ENTRE CULTIVATEURS ET CRÉANCIERS

RÉPONSE À UNE DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

L'honorable M. DANDURAND: Je désire déposer sur le bureau un document en réponse à la demande de renseignements de l'honorable sénateur de Cardigan (l'honorable M. Macdonald) concernant la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers.

L'honorable M. HUGHES: Honorables collègues, c'est un sujet important, et je prie la Chambre de me permettre de dire quelques mots à cet égard. Ce document, en réponse à plusieurs questions posées par l'honorable sénateur de Cardigan (l'honorable M. Macdonald), qui est malade, dévoile quelques faits étonnants au sujet des frais d'application de la loi.

L'honorable M. DANDURAND: Je suggèrerais à mon honorable ami de porter cette question à l'attention du Sénat de la manière ordinaire. J'ignore quelle sera la nature des observations de mon honorable collègue, et je ne pourrai peut-être pas y répondre. Un rapport a été déposé sur le bureau. Je ne crois pas que cette façon de procéder permette aucune discussion. Mon honorable ami pourra appeler l'attention du Sénat sur ce sujet de la manière régulière, le jour qu'il mentionnera; alors nous serons renseignés sur la question dont nous serons saisis.

Le très honorable M. MEIGHEN: La situation n'est-elle pas la suivante? Il est vrai que l'on a déposé quelque chose sur le bureau, mais on l'a fait conformément à un avis de l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur).

L'honorable M. DANDURAND: Non, non.

L'honorable M. HUGHES: C'était en réponse à une question posée par l'honorable

sénateur de Cardigan (l'honorable M. Macdonald).

Le très honorable M. MEIGHEN: Peu importe le nom. Sans doute, la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers relève de l'avis donné par mon honorable collègue de Prince (l'honorable M. MacArthur), qui a été appelé.

L'honorable M. HARDY: Il y a eu une autre demande de renseignements.

L'honorable M. HUGHES: Ce que j'allais demander n'exige pas de réponse. Ce que je voulais demander est pour l'édification du Sénat, et je désire qu'autant de membres que possible soient au courant de cette affaire, afin qu'ils soient en état de la discuter lorsque le moment en sera venu. S'il n'y a qu'un ou deux exemplaires du rapport disponibles, les honorables sénateurs n'auront pas l'occasion de voir les renseignements déposés sur le bureau. Si l'on répondait à la demande de renseignements de la manière ordinaire, les renseignements seraient publiés dans les *Débats* du Sénat. Je tiens simplement à m'assurer que ces renseignements seront fournis à la Chambre. Nous sommes près de la fin de la session. Je suis convaincu que les honorables sénateurs aimeraient posséder ces renseignements. La discussion qui s'ensuivrait serait précieuse, je crois, pour cette Chambre, le Parlement, le Gouvernement et tout le pays. Je ne demande qu'un nombre suffisant de copies des renseignements pour les honorables sénateurs qui désirent les consulter.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, je suis absolument certain que j'avais raison. Il est possible que le rapport déposé sur le bureau concerne certaines questions posées par mon honorable collègue de Cardigan (l'honorable M. Macdonald), mais j'ai distinctement entendu l'avis de l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur) appelé par le président.

L'honorable M. DANDURAND: On a permis de le réserver.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je sais que quelqu'un a dit "réservé", mais je ne crois que le président ait été de cette opinion. Cet avis se rapporte à la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, et le fait que l'honorable sénateur qui l'a proposé est absent n'empêche pas quelque autre membre de prendre la parole à ce sujet.

L'honorable M. DANDURAND: Il est survenu quelque autre chose.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne vois pas comment.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai présenté plusieurs rapports.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais nous devons suivre l'ordre de procédure, et le dernier avis avant l'Ordre du jour est le numéro 4. Il ne peut rien y avoir entre cet avis et l'Ordre du jour, de sorte que si quelqu'un observe bien le règlement c'est l'honorable sénateur de King (l'honorable M. Hughes). Je connais le sujet qu'il mentionne, et, à l'appui de ses observations, je désire ajouter que je possède des renseignements venant de l'île—bien que j'habite loin de là—sur les dépenses révoltantes de l'application de la loi dans l'île, de même que de nominations presque incroyables. Je citerai, par exemple, un membre du barreau dont la conduite n'est certainement pas impeccable. J'ai ce renseignement de source autorisée, et si l'honorable sénateur insère le rapport au hansard de cette Chambre, il rendra service.

L'honorable M. DANDURAND: J'appellerai l'attention sur cette situation. Il y a aux Ordres du jour une demande de renseignements par l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur).

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Il a été appelé.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce n'est pas une demande de renseignements.

L'honorable M. DANDURAND: Un avis à l'effet qu'il appellera l'attention sur l'application de la loi d'arrangement entre créanciers et cultivateurs et demandera ce que le Gouvernement entend faire. L'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur) n'était pas ici pour poser sa question, de sorte que, bien que Son Honneur le Président n'ait pas dit "réservé"—et je ne suis pas sûr s'il l'a dit ou non—le Sénat devrait aborder les Ordres du jour, et je devrais avoir l'occasion de présenter les documents que j'ai à la main.

Je pense que mon honorable ami de King (l'honorable M. Hughes) pourrait bien attendre avant de soulever la question de l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur). Il aurait alors l'occasion d'exposer ce sujet devant le Sénat, d'une manière régulière, vu qu'il concerne l'île du Prince-Edouard.

L'honorable M. HUGHES: Je veux simplement répéter ce que j'ai dit. Je désire que les sénateurs soient mis au courant des renseignements contenus dans le rapport déposé sur le bureau, afin que, quand cette question sera mise à l'étude, nous puissions la discuter d'une façon intelligente. L'honorable sé-

nateur de Prince (l'honorable M. MacArthur) m'a dit qu'il ne pouvait pas assister à la séance de ce soir et il m'a chargé de demander que son avis soit réservé jusqu'à son retour. Il m'a aussi informé qu'il ne pourrait pas le discuter avant le congé de Pâques. Il serait toutefois bon, dans l'intervalle, que les honorables sénateurs qui s'intéressent à cette question, plus importante au fond qu'elle n'en a l'air, puissent avoir les renseignements désirés. C'est tout ce que je demande. La copie du rapport déposé sur le bureau ne leur permettra pas de se renseigner comme il faut.

L'honorable M. DANDURAND: C'est la première fois qu'une demande de ce genre est faite au Sénat et tout ce que je puis dire c'est que l'honorable sénateur de Prince (l'honorable sénateur M. MacArthur) aura à sa disposition tous les renseignements contenus dans le rapport quand il sera prêt à procéder.

L'honorable M. HUGHES: Pouvons-nous avoir un nombre suffisant de copies pour permettre aux honorables membres du Sénat que cette question intéresse de se renseigner comme il faut? Peut-on le faire?

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, je propose que ce rapport soit imprimé séparément pour la gouverne des honorables membres du Sénat.

L'honorable M. HUGHES: J'appuie la motion.

L'honorable M. McMEANS: J'aimerais savoir de l'honorable sénateur (l'honorable M. Hughes) s'il limite à l'île du Prince-Edouard ses remarques au sujet de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers ou s'il y inclut les autres provinces?

L'honorable M. HUGHES: Je considère que la question devrait être discutée d'une façon générale. Le montant dépensé se chiffre déjà à $1,500,000 et il augmente de plus en plus rapidement.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est toujours le cas.

L'honorable M. HUGHES: Il est de plus de $50,000 pour l'île du Prince-Edouard seulement. Ce document vaut la peine d'être lu.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'avis n° 4 figurant au nom de l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur) a été appelé, et, en l'absence du proposeur, je l'ai déclaré "réservé". L'honorable leader du Sénat (l'honorable M. Dandurand) a ensuite présenté un rapport supplémentaire en réponse à la question posée par l'honorable sénateur de Cardigan (l'honorable M. Macdonald).

L'honorable sénateur de King (l'honorable M. Hughes) désire un exemplaire de ce rapport supplémentaire. Je commmanderai un certain nombre d'exemplaires imprimés pour l'usage des honorables sénateurs, et l'honorable représentant de King pourra alors s'en procurer un.

AFFAIRES NAVALES

SUITE DU DÉBAT

Le Sénat passe à la suite du débat ajourné le 3 mars sur la question proposée par l'honorable M. Ballantyne:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'instruction des cadets de marine et la fermeture de l'école de marine et aussi sur la vente du navire-école *Aurora*.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables sénateurs, c'est l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) qui devait parler, mais il a bien voulu gracieusement me céder la place. Je lui en suis reconnaissant et j'exprime l'espoir que lorsqu'il aura recouvré sa voix de stentor, il voudra bien parler sur cette intéressante question.

Nous sommes tous reconnaissants envers l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) d'avoir soulevé cette question et de nous avoir fourni l'occasion de la discuter. Au cours de ses remarques, il a parlé avec toute l'autorité d'un ministre qui se trouvait à la tête d'un ministère très important quand ces évènements se produisirent, et je suis convaincu que la force des arguments qu'il a invoqués a créé une profonde impression dans cette Chambre.

Je me propose de profiter de l'occasion qui m'est offerte de soulever la question générale de la défense de notre pays et de discuter les obligations qui nous incombent, ainsi que la manière dont nous nous en sommes acquittés.

A l'exclusion de celles que nous impose le devoir naturel de défendre notre territoire, nous trouverons nos obligations dans les rapports des conférences impériales qui ont eu lieu de temps à autre. A la page 1182 du hansard de la Chambre des communes de cette année, je lis cet abrégé des résolutions de la Conférence impériale à cet égard, tel que présenté par le premier ministre dans l'autre Chambre:

La responsabilité première de chaque partie de l'Empire concerne la défense de son propre territoire. Cette déclaration était basée sur un rapport soumis en 1923 par le sous-comité des chefs d'état-major du comité de la défense impériale et dans lequel il était dit:

C'est au Gouvernement de Sa Majesté dans le Royaume-Uni qu'incombe la plus large part de responsabilité pour le maintien des communications entre les diverses parties du commonwealth.

Et aussi:

Il incombe à chacun des divers dominions de protéger son territoire et son commerce côtier contre toute agression, jusqu'à l'arrivée de secours du dehors.

Plus tard dans le débat, je me propose d'examiner particulièrement ces mots: "jusqu'à l'arrivé de secours du dehors".

Le plan accepté pour la défense du commerce maritime par tous les pays qui en font consiste en la défense des points de concentration de ce commerce. Tous reconnaissent l'impossibilité de le protéger en plein océan; d'ailleurs, les navires ennemis ne l'y cherchent pas. Ils cherchent à arrêter ce commerce à l'endroit où il se concentre pour entrer dans un havre ou port, c'est-à-dire, au point de concentration du commerce. Sur la côte de l'Atlantique, nous avons trois de ces points: l'entrée du port de Saint-Jean, l'entrée du port d'Halifax, et le golfe Saint-Laurent. Ce que nous nous sommes engagés à faire par les accords intervenus aux Conférences impériales, ce fut de protéger ces trois points de concentration de commerce. J'espère que je me suis fait comprendre. Nous ne nous sommes jamais engagés à protéger notre commerce dans toute l'étendue de l'océan Atlantique et du pôle nord au pôle sud. D'ailleurs, les navires ennemis ne s'y trouveraient pas. L'endroit où il faut protéger le commerce maritime, c'est le point où les navires qui le transportent de toutes les parties du monde se concentrent pour entrer dans un havre ou port. Voilà ce que nous nous sommes engagés à protéger pour ce qui est de la côte de l'Atlantique comme de celle du Pacifique, mais, pour l'instant, je borne mes observations à l'Atlantique.

Qu'avons-nous à craindre à ces points de concentration? Nous avons à craindre des navires de commerce armés ou des croiseurs ennemis munis de canons de six pouces. En effet, ce sont des navires de ce genre et de ces dimensions qui traverseraient l'Atlantique, éludant tout blocus. Un bateau de commerce armé ou un croiseur léger pourrait mouiller au large d'un de ces ports, ou à l'entrée du golfe, peut-être au delà de l'horison, et détruire notre commerce qui y entre ou en sort.

La meilleure réponse que nous pourrions donner à un croiseur armé de canons de six pouces, ce serait deux croiseurs armés de canons de six pouces. Nous pourrions y adjoindre une patrouille de sous-marins et des avions de bombardement dont la mission serait de croiser jusqu'à une vingtaine ou une trentaine de milles de notre littoral, afin de chasser des points de concentration du commerce tout navire ennemi. Mais qu'avons-nous fait pour exécuter nos engagements au sujet de cette défense? Nous avons maintenant, ou aurons bientôt, quatre contre-torpilleurs, le genre le plus modeste de navire armé qui soit. Deux de ces navires auront leur port d'attache dans l'Atlantique, et deux dans le Pacifique. Quand nous discutons la défense du littoral de l'Atlantique, il faut donc tenir compte du fait que nous aurons seulement deux destroyers dans ces eaux. Nous n'avons pas de sous-marins et à l'heure actuelle, nous ne possédons pas d'avions de bombardement, bien que les crédits dernièrement adoptés prévoient l'acquisition de quelques-uns de ces avions, j'ignore combien. Ces petits vaisseaux, ces destroyers, ne tiennent pas très bien la mer et l'un deux sera toujours dans un port, pour se ravitailler et permettre à l'équipage de se reposer. Il restera donc un destroyer pour la protection des trois ports: Saint-Jean, N.-B., Halifax, N.-E. et toute l'étendue du golfe Saint-Laurent.

Le très honorable M. MEIGHEN: Quel est le troisième port?

L'honorable M. GRIESBACH: Tout le golfe Saint-Laurent avec ses ports. Un coup d'œil sur la carte vous révèle comment les routes du commerce convergent et vous remarquerez la convergence de ces routes dans l'embouchure du Saint-Laurent pour les navires qui remontent le fleuve jusqu'à Québec, les Trois-Rivières, Montréal, et les autres ports. Nous n'aurons qu'un destroyer pour protéger ces deux ports et l'entrée du golfe, car normalement, l'un sera au port, pendant que l'autre sera en mer.

Si vous consultez la carte, vous verrez que la distance entre le point de concentration des routes de navigation pour le port de Saint-Jean et le point de rencontre pour celles du Saint-Laurent est de 700 milles au bas mot. Outre la difficulté qu'éprouvera un destroyer à franchir pareille distance, il y a le fait qu'il est armé de canons de 4.7 pouces comme tous les destroyers. C'est un excellent canon, mais il n'est pas à la hauteur d'un canon de 6 pouces. Par conséquent, en cas de guerre, si un navire marchand ou un croiseur armé de canons de 6 pouces s'embusque quelque part le long de notre littoral, pour menacer l'un des points de concentration mentionnés, il fera sauter notre destroyer isolé. Abstraction faite de la question d'exposer nos jeunes marins à de tels aléas, il faut considérer la parfaite inutilité de leurs efforts. Après avoir coulé un destroyer, un navire ennemi pourrait procéder impunément à la destruction des navires allant dans les deux sens.

Aux conférences impériales de 1923 et 1926, nous avons pris l'engagement formel de protéger notre commerce et ces points de concentra-

tion. L'idée qui présidait à cet engagement, c'est qu'en temps de guerre les vaisseaux anglais pourraient venir en sécurité dans ces ports et dans le golfe Saint-Laurent, prendre une cargaison et la transporter en Angleterre, probablement en convoi. Il résultera du fait que nous avons failli à procurer à nos ports et à notre littoral de l'Atlantique une protection réelle, que cette tâche, ainsi que celle de convoyer nos exportations en Grande-Bretagne, retomberont sur la marine anglaise si nous voulons que nos marchandises arrivent dans ce pays en temps de guerre. Cela revient à dire qu'elle devra accomplir une tâche que nous avons solennellement promis d'exécuter nous-mêmes. J'ai discuté cette question en 1934, et au cours de la même session j'ai discuté celle du maintien de notre neutralité, particulièrement sur le littoral du Pacifique. Je mentionnerai simplement en passant que nous sommes non seulement tenus de protéger nos ports et notre littoral mais que, en droit international, nous sommes tenus de maintenir notre neutralité dans le cas d'une guerre à laquelle nous ne participerions pas. Selon moi, nous sommes incapables de maintenir cette neutralité.

Permettez-moi d'exposer en particulier pendant quelques instants la situation touchant le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Le fleuve pénètre jusqu'au cœur du continent et constitue une voie navigable pour les navires océaniques jusqu'à Montréal. Les honorables sénateurs sont au fait de la géographie du pays. La bouche du golfe s'étend de la pointe méridionale de Terre-Neuve jusqu'à la côte septentrionale de la Nouvelle-Ecosse. Cette étendue est presque la mer libre, mais elle n'est quand même que l'entrée du golfe. En cas de guerre un navire porte-avions ennemi pourrait pénétrer dans le golfe avec un chargement d'avions. La marine britannique compte environ huit porte-avions; celle des Etats-Unis en possède probablement le même nombre, et les marines des autres grandes puissances en ont également plusieurs. Ces navires peuvent transporter, selon leur capacité, de 50 à 150 avions de bombardement, de combat, de reconnaissance et autres. Les navires sont outillés pour catapulter les avions et aménagés pour leur retour à bord. Si notre défense navale était la même au début des hostilités que maintenant, un porte-avions ennemi pourrait remonter le Saint-Laurent et venir s'ancrer en face de Québec. Il pourrait franchir le golfe en un jour et demi. Ancré dans une sécurité absolue devant Québec il pourrait anéantir la ville et envoyer des avions de bombardement pour détruire d'autres villes. En consultant la carte vous constaterez que la distance à vol d'oiseau de Québec à Toronto n'est que d'environ 500 milles et que celle de Québec à Montréal est de 200 milles ou moins. Des avions libérés d'un porte-avions dans le voisinage de Québec pourraient bombarder l'une après l'autre les villes de Trois-Rivières, Montréal et Ottawa, parce que nous n'avons rien qui puisse les en empêcher. Nous n'avons pas au Canada un seul canon anti-aérien, ni de protection quelconque contre des avions ennemis. Dans l'espace d'une heure ou deux après qu'ils auraient quitté le porte-avion—et durant ce temps la ville de Québec même aurait à essuyer le feu nourri des navires—les avions pourraient bombarder les trois villes que j'ai mentionnées et revenir à leur navire, qui pourrait regagner la haute mer en moins d'une journée et demie. Rien n'empêcherait l'ennemi de mettre ce plan à exécution. Les installations manquent pour la pose de mines dans le golfe Saint-Laurent; nous n'y avons aucune batterie de canons en position; rien qui puisse empêcher un porte-avions de remonter le Saint-Laurent et de faire du port de Québec sa base d'activités. Ordinairement, un porte-avions ne prendrait pas la mer en temps de guerre sans une escorte suffisante de vaisseaux de combat et de croiseurs, mais une telle escorte ne lui serait pas nécssaire pour nous attaquer, parce que nous sommes sans défense—nous n'avons ni mines, ni batteries d'artillerie en position, ni stations de T.S.F., ni canons anti-aériens, ni les artilleurs voulus à supposer que nous eussions les canons,—bref, nous sommes tout à fait sans défense contre ce genre d'attaque. Les opérations ennemies ne seraient même pas un risque pour le personnel d'un porte-avions.

J'aimerais à citer quelques brèves données portant sur notre commerce qui emprunte la haute mer à un moment quelconque. J'ai déjà cité ces données en 1934. Elles portent sur les années de 1928 à 1932. et elles ne sont pas sans valeur d'actualité, parce que la statistique montre que nous sommes au seuil d'une ère semblable. Je n'en donnerai pas lecture au complet, je me bornerai à les consigner dans le hansard. De 1928 à 1932, notre commerce par mer—j'ai exclu notre commerce par terre—a atteint une valeur de $1,737,582,000 à l'importation, et une valeur de $3,026,011,000 à l'exportation; soit un total de $4,763,593,000 en cinq ans. Ce commerce considérable a emprunté la haute mer chaque jour de l'année, les quatre coins du monde étaient sa destination, et une forte partie a emprunté, à l'entrée ou à la sortie, les trois régions que j'ai mentionnées: le port de Saint-Jean, le port d'Halifax et le golfe Saint-Laurent.

Voici les données:

	Importations	Exportations	Total
1928	$390,060,000	$753,812,000	$1,143,872,000
1929	397,667,000	867,629,000	1,265,296,000
1930	400,832,000	608,250,000	1,009,082,000
1931	322,206,000	453,105,000	775,311,000
1932	226,817,000	343,215,000	570,032,000
	$1,737,582,000	$3,026,011,000	$4,763,593,000

J'ai sous la main le document qui accompagnait le récent accord commercial avec la Grande-Bretagne, indiquant l'importance de notre commerce avec la métropole elle-même de 1927 à 1936, et je déposerai aussi ces chiffres. Notre commerce total avec la Grande-Bretagne en 1936 fut d'environ de $523,720,000. Il n'a cessé d'augmenter depuis 1929 et il se rapproche actuellement du haut niveau de 1927-1928. En voici les détails:

Commerce du Canada avec le Royaume-Uni

(Années civiles 1927-1936)

Années civiles	Importations totales	Exportations canadiennes	Exportations étrangères	Exportations totales	Commerce total	Balance du commerce Excédent d'exportations+ Excédent d'importations—
1927	$182,620,421	$409,551,767	$1,981,003	$411,532,770	$594,153,191	$+228,912,349
1928	190,756,736	446,149,163	1,738,872	447,888,035	638,644,771	+257,131,299
1929	194,777,650	290,296,803	1,534,668	291,831,471	486,609,121	+ 97,053,821
1930	162,632,466	235,213,959	1,313,058	236,527,017	399,159,483	+ 73,894,551
1931	109,468,081	171,534,822	1,062,720	172,597,542	282,065,623	+ 63,129,461
1932	93,508,143	178,171,680	922,947	179,094,627	272,602,770	+ 85,586,484
1933	97,878,232	258,223,462	616,706	258,840,168	356,718,400	+160,961,936
1934	113,415,984	297,254,554	877,798	298,132,352	411,548,336	+184,716,368
1935	116,670,227	306,897,042	817,322	307,714,364	424,384,591	+191,044,137
1936	122,971,264	399,830,985	918,391	400,749,376	523,720,640	+277,778,112

Ce commerce avec la Grande-Bretagne s'est poursuivi sous l'empire d'accords commerciaux depuis 1931, je crois. Comme je l'ai dit déjà, il augmente constamment. Tout récemment l'on a conclu un nouvel accord commercial avec le gouvernement impérial. En vertu de ces ententes nous jouissons sur le marché anglais de préférences marquées, surtout pour ce qui touche le blé, où notre préférence est de 6 c. le boisseau. M. Elliott, ministre anglais de l'Agriculture, s'est plaint amèrement que les accords, quoique fortement à l'avantage du Canada, n'ont absolument pas été satisfaisants pour la Grande-Bretagne, en ce sens qu'ils ont tendu à entraver l'agriculture britannique. Si son grief est fondé, cela signifie que nous avons conclu des accords commerciaux qui ont eu pour effet une diminution des denrées alimentaires produites sur les îles britanniques. Il est hors de doute que ceux qui ont présidé à leur rédaction ont pris pour acquis qu'en temps de guerre l'on importerait du Canada les denrées que la Grande-Bretagne produirait elle-même en temps normal. Si nous ne protégeons pas nos ports et nos côtes, nous ne serons pas capables de faire livraison même à nos propres ports, puisque, ainsi qu'il saute aux yeux, nos navires ne pourront même pas prendre la mer. De fait nous exigeons du peuple britannique qu'il envoie ses vaisseaux jusqu'à nos ports pour y chercher le blé et les autres denrées alimentaires. Mais nous allons plus loin que cela. Nous disons: "Nous vous demandons en outre de protéger nos ports et nos routes commerciales." Etant donné que nous occupons le cinquième rang parmi les pays du monde, au point de vue du commerce, et que cette énorme volume de commerce avec la Grande-Bretagne est vital pour nous, quelqu'un peut-il soutenir que nous ne devrions pas protéger les points de concentration de notre commerce sur les deux littoraux du Canada? Quelle est l'attitude de notre population à cet égard? Est-elle au fait des circonstances? Sommes-nous prêts à lui dire la vérité ou avons-nous l'intention de laisser nos concitoyens la découvrir à la lumière d'une pénible expérience? Je suis d'avis que nous devrions envisager la question et pourvoir immédiatement à la défense de nos ports et de nos côtes afin que nous soyons en mesure d'exporter nos produits au Royaume-Uni en temps de guerre. Si nous négligeons de le faire; si pour une raison ou pour une autre, cet énorme volume de commerce océanique est barré ou arrêté, ce sera la ruine pour le Canada et particulièrement

pour l'Ouest du pays. Au cours des dernières années, nous, les gens de l'Ouest, avons eu l'expérience de ce que signifie l'abaissement du prix du blé. Qu'adviendrait-il de l'Ouest si la totalité de notre production de grain devait être entreposée dans les élévateurs ou sur les voies d'évitement de nos chemins de fer?

Nous devrions faire plus suivant moi que de protéger nos ports et nos côtes. Nous devrions nous procurer une flotte suffisante pour convoyer notre blé et nos autres produits alimentaires jusqu'aux Iles Britanniques. Voilà ce que nous devrions faire, si nous voulons maintenir notre dignité et le respect de nous-mêmes.

Si nous refusons de le faire, il nous faudra envisager une situation tout à fait différente. La république Argentine commerce avec la Grande-Bretagne et c'est naturel qu'il en soit ainsi. C'est tout naturel qu'il en soit ainsi, je le répète, parce que cette république n'a pas d'industries manufacturières. Voilà qui lui permet de disposer de la totalité de ses produits d'exportation, c'est-à-dire ses grains et ses viandes, puisqu'elle accepte en paiement des produits ouvrés. De nombreux incidents ont appelé mon attention sur cet aspect de la situation et, il y a quelques années, j'ai examiné la composition de la flotte de la république Argentine. Je constate qu'elle s'est procuré une flotte défensive, laquelle se compose de cuirassiers pour la défense de ses côtes, de sous-marins, d'aéroplanes, de navires à vapeur qui font la patrouille des fleuves et ainsi de suite; cependant,, elle possède de plus une flotte destinée à convoyer ses navires marchands. Or, je me risque à faire cette prédiction: Au cours de la prochaine guerre, la république Argentine transportera dans ses propres navires marchands les produits de ses champs et de ses ranches et elle aura des navires de guerre pour les escorter jusqu'en Grande-Bretagne. A moins que nous n'adoptions quelques mesures convenables, nous constaterons que le marché que nous avons pour ces produits en Grande-Bretagne, où nous avons vendu l'an dernier pour 523 millions de dollars, va passer à la république Argentine.

J'ai dit que nous avons ce marché sous le régime d'arrangements privilégiés. Nous avons demandé à la Grande-Bretagne de courir certains risques en signant ces accords. Nous avons dit tout simplement: "Nous savons qu'en favorisant notre production agricole vous allez nuire à l'agriculture britannique et nous vous envoyons notre production pour combler le déficit de la vôtre."

Il est vrai que cet accord commercial et ceux qui l'ont précédé n'ont pas été négociés pour fins de guerre. Je prétends néanmoins que notre intention, en négociant ces accords, n'était pas, advenant une guerre, de laisser l'Empire à lui-même ou de nous mettre en état d'être incapables de remplir notre engagement implicite.

La situation dans laquelle nous nous trouverions advenant que la Grande-Bretagne serait en guerre, a été beaucoup discutée dans tout le pays. Il y a des gens qui veulent que nous nous déclarions neutres. Cette question a été discutée dans une autre Chambre et quelques-uns de nos principaux hommes publics ont fait des déclarations remarquables. L'honorable ministre de la Justice a prononcé les paroles suivantes qui sont rapportées à la page 616 du hansard de la Chambre des communes:

> Mais la neutralité est une tout autre chose. Dans la situation présente du Canada au point de vue constitutionnel, notre neutralité signifierait qu'un ennemi de notre Roi pourrait être un ami du Canada, que nous pourrions entretenir des relations commerciales avec un ennemi, pendant que le Roi serait en guerre avec lui; que nous pourrions expédier aux nations en guerre avec le Roi du matériel ordinaire de guerre, tout ce qu'un pays neutre peut vendre aux belligérants.

Sur le même sujet de la neutralité, l'honorable secrétaire d'Etat a parlé de la façon suivante. Je cite la page 626 du hansard de la Chambre des communes:

> Rien que pour le fantasque caprice de le dire, et sans aucune bonne raison, nous disons à la Grande-Bretagne: "Quoi qu'il arrive, quelle que soit la guerre dans laquelle vous soyez engagée, qu'importe que vous soyez à la veille de la défaite et de la destruction, nous ne vous aiderons pas." Je suis trop bon britannique pour parler ainsi.

J'ai lu ces deux extraits parce que nombre de gens parlent à la légère de la question de déclarer la neutralité du Canada quand la Grande-Bretagne est en guerre.

Je fais peut-être bien d'esquisser la méthode à prendre pour déclarer la neutralité. Supposons que la guerre éclate entre la Grande-Bretagne et un autre pays. Le jour même de la déclaration des hostilités, notre Gouvernement doit prendre une décision. La chose ne peut être laissée à la discrétion du Parlement, car il peut arriver que le Parlement ne soit pas alors en session. Mais supposons que le Canada décide de demeurer neutre jusqu'à la convocation des Chambres. Selon le droit international, un pays ne peut pas retarder sa déclaration de neutralité. Il doit prendre une décision le jour même de la déclaration de guerre.

L'honorable M. CALDER: Si on ne fait rien, qu'arrivera-t-il?

L'honorable M. GRIESBACH: Il nous faudra alors être prêts à repousser les atta-

ques. Si on ne fait rien à ce moment-là, je prétends que notre position n'est pas définie en droit international. Nous sommes en guerre ou nous ne le sommes pas, et c'est l'ennemi qui déterminera quelle sera notre position. Supposons qu'au moment de la déclaration de la guerre nous proclamions notre neutralité. Il nous faudrait donner suite à cette proclamation en établissant des règlements par décrets du conseil qui définiraient la forme que prendrait notre neutralité. Ces règlements devraient nécessairement être conformes au droit international et aux accords internationaux de toutes sortes. Je signale ces points à l'attention des honorables membres. Si nous voulons rester neutres, il nous faudra continuer à commercer avec les ennemis du Roi comme par le passé. C'est-à-dire que notre gouvernement devra voir à ce que nous accordions le même traitement à un navire ennemi et à un navire anglais qui entreraient dans le port de Halifax ou de Saint-Jean en même temps dans le but de prendre une cargaison, disons, de nickel, d'amiante, de cuivre, de caoutchouc, et le reste. Notre politique de neutralité nous obligerait à laisser prendre des cargaisons à ces deux navires, car autrement nous ne serions pas neutres. Nous serions tenus d'appliquer nos règlements de neutralité aux navires de guerre anglais aussi bien qu'aux autres. Si un navire de guerre anglais de puissance inférieure se réfugiait dans le port de Halifax et si un navire de guerre ennemi plus puissant l'attendait à l'entrée du port, au bout de vingt-quatre heures nous devrions en faire sortir le navire anglais et l'envoyer à une destruction presque certaine. Ce sont là les prescriptions du droit international en matière de neutralité. Il nous faudrait voir également à ce que personne ne quitte le pays pour s'enrôler dans les armées de Sa Majesté le Roi de la Grande-Bretagne; et il est probable que l'on invoquerait à cette fin le récent projet de loi concernant l'enrôlement à l'étranger présenté au Parlement. Vous avez là certains aspects du droit international.

Etudions ces trois points. En vertu d'une politique de neutralité nous serions tenus d'accorder ces précieuses cargaisons de nickel, et le reste, aux ennemis de Sa Majesté, ou nous nous exposerions à être accusés de manquements à la neutralité; nous serions obligés de chasser de nos ports les navires de guerre anglais, même si leur infériorité les exposait à une destruction presque certaine; et nous devrions appliquer les dispositions de la loi concernant l'enrôlement à l'étranger à nos nationaux qui désireraient s'enrôler dans les armées du Roi ailleurs. Si nous voulons allumer une guerre civile nous ne saurions mieux faire que d'essayer de mettre une politique de neutralité en vigueur dans ce pays au cas où la Grande-Bretagne serait en guerre. Certains désireront peut-être discuter la question de la sécession du Canada de l'Empire britannique, ce qui serait une attitude plus honnête pour le pays que de rester dans l'Empire en n'en partageant pas toutes les obligations. Il n'est pas nécessaire de discuter la question de la sécession, je crois.

S'il nous est impossible de nous séparer des autres et si nous ne pouvons garder la neutralité, que nous reste-t-il? Je suis d'avis qu'il ne nous reste que la politique d'entière collaboration avec l'empire britannique dans toutes les questions de défense ou, pour m'exprimer d'une autre manière, il ne nous reste plus qu'à assurer la sécurité collective dans l'empire même. Nous avons entendu des objections à cette politique. Nous rappelons constamment notre status souverain quand cela nous convient, et nous changeons d'attitude dans le cas contraire. Mais voici ce qu'on dit à ce sujet: "Nous sommes un Etat souverain et nous devons garder la direction de nos propres affaires extérieures. Il serait donc impropre pour nous de renoncer à cette direction, comme le principe de la sécurité collective dans l'empire nous obligerait probablement à le faire". On parle ensuite de la "conscience nationale" qu'il ne faut pas déprécier en permettant à d'autres de parler au nom du Canada. Puis, on ajoute: "Si vous acceptez le principe de la sécurité collective dans l'empire, il s'ensuit que le Canada peut se trouver impliqué dans une guerre agressive, impérialiste et injuste". Ces observations m'amusent toujours, parce que les personnes qui trouvent si difficile de coopérer avec l'empire en temps de guerre sont les mêmes qui ont maintes et maintes fois affirmé leur consentement à accepter le principe de la sécurité collective au sein de la Société des Nations. Elles ont aussi déclaré être prêtes à confier notre délicate conscience nationale à la direction et à la gestion du Conseil de la Société, composé en grande partie d'étrangers, dont un grand nombre n'ont même pas versé leur part de contribution pour le maintien de la Société. Je laisse cela de côté. Je n'ai jamais été un ardent défenseur de la Société des Nations, et je n'ai aucune raison de croire que la politique de la sécurité collective au sein de la Société serait bien avantageuse pour notre pays. Je préférerais mettre mon enjeu sur le principe de la sécurité collective dans l'empire britannique. Je dis cela parce qu'au point de vue de l'efficacité, des résultats et de la valeur, l'empire britan-

nique l'emporte de beaucoup, pour les fins de la sécurité, sur tout ce que peut nous offrir la Société des Nations.

A ce sujet je désirerais rappeler la déclaration faite par le premier ministre (M. Mackenzie King). Je parle maintenant de la question de l'union étroite à la Grande-Bretagne pour les fins de la sécurité collective et de la défense nationale et aussi de l'objection disant que si nous suivons cette ligne de conduite nous pourrons bien nous trouver impliqués dans des guerres européennes, des guerres pour l'empire, des guerres d'agression, des guerres injustes. A la page 257 du hansard de cette année le premier ministre s'exprime de la manière suivante:

Le besoin d'unité se fait sentir dans toutes les parties du Commonwealth des nations britanniques. Personnellement, je considère que le Commonwealth des nations britanniques fait actuellement plus pour maintenir la paix que toute autre force pouvant exister dans le monde entier. Pour ma part, au lieu de parler du danger de voir l'Angleterre nous entraîner dans une guerre, je préfère dire qu'il n'y a personne en Angleterre qui désire la guerre. Je crois que le peuple anglais tout entier—ouvriers, hommes de profession, hommes politiques, toutes les classes de la société—est prêt à faire l'impossible pour empêcher une conflagration mondiale et éviter, si possible, une guerre dans laquelle l'Angleterre pourrait être entraînée.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien, très bien.

L'honorable M. GRIESBACH (continuant la citation):

Le monde n'a peut-têre pas encore apprécié à sa juste valeur ce que l'Angleterre a fait depuis une couple d'années pour apaiser les antagonismes. Je me demande dans quel état serait l'Europe aujourd'hui si l'Angleterre n'avait pas essayé à chaque instant, comme elle l'a fait, d'éviter ou de circonscrire un conflit. Elle a été la grande pacificatrice, et si à ce moment la guerre civile espagnole ne s'est pas étendue à tout le reste de l'Europe, et peut-être à d'autres parties du monde, on ne peut qu'en féliciter la Grande-Bretagne. Il convient de ne pas l'oublier en discutant nos relations avec l'Empire britannique.

Des VOIX: Très bien, très bien.

L'honorable M. GRIESBACH: Voilà ce qu'a dit le premier ministre. J'y reviendrai tout à l'heure; pour le moment, je veux appeler votre attention sur les mots qui terminent le résumé fait par le premier ministre des travaux des conférences impériales de 1923 et de 1926 et que j'ai cités au commencement de mes observations: "jusqu'à l'arrivée de secours du dehors".

Or, d'où pouvons-nous nous attendre que vienne ce secours? Nous pensons bien, certes, qu'il nous viendra de l'Angleterre elle-même. Au cours du débat qui a eu lieu à la Chambre des communes anglaises sur les crédits destinés au réarmement et dont le chiffre est de 7½ milliards de dollars, toute la discussion a porté sur la défense de l'Angleterre et de l'empire. Et pourtant, quand nous discutons cette question dans notre propre Chambre, nonobstant le discours que je viens de citer, nous constatons que l'attitude n'est plus du tout la même. Je veux lire ici les paroles du premier ministre que l'on trouve à la page 252 du hansard de cette année. Les voici:

Mais je dirai tout de suite qu'en ce qui a trait aux crédits soumis au Parlement durant la présente sesion, toute augmentation qui y figure s'y trouve uniquement parce que le Gouvernement la croit nécessaire à la défense du Canada et du Canada seulement. Ces crédits n'ont pas été établis avec l'idée d'une participation à des guerres européennes. Ils n'ont pas été arrêtés à la suite d'efforts combinés avec les autorités anglaises.

Je veux opposer l'attitude des Communes britanniques lors de la discussion des crédits d'armements de sept milliards et demi de dollars "pour la défense de l'Empire britannique"—ce qui implique leur disposition à nous venir en aide,—à celle de notre premier ministre qui veut que nous tenions bon "en attendant que l'aide nous vienne d'ailleurs" ainsi qu'au débat qui s'est déroulé dans notre propre Chambre des communes où l'on a insisté pour que les crédits soient exclusivement consacrés à la défense du Canada. Je souligne le fait que, pendant tout le débat qui dura une semaine, pas un seul membre de la Chambre n'a soulevé la question de nos obligations en fait de défense impériale ou n'a même suggéré que nous collaborions à cette défense. C'est un point important qu'il ne faut pas oublier parce qu'il y aura cette année une Conférence impériale à laquelle assisteront les délégués du Canada et on nous dit que le premier sujet de discussion et le plus essentiel sera la défense impériale. Etant donné ce que j'ai lu, je pose la question au Gouvernement, avec l'espoir de recevoir une réponse, si possible: Où en sommes-nous exactement par rapport à la défense impériale? Du fait que la Chambre des communes a adopté dernièrement les crédits de défense sur l'assurance formelle du premier ministre qu'ils seraient exclusivement consacrés à la défense du Canada, devons-nous conclure qu'il n'y a ni complications européennes ni engagements de la part de l'Empire? Et parce que pas un seul mot ne s'est dit sur la sécurité collective et sur la collaboration intra-impériale, s'ensuit-il que le gouvernement du pays a reçu le mandat de se rendre à la Conférence impériale pour s'opposer à tout mode de coopération? Plusieurs sont de cet avis. J'ai en mains un article sur la défense nationale, écrit à Ottawa par William Marchington, publié dans le *Globe and Mail* du 24 février dernier et qui conclut dans les termes suivants:

Le débat de ces derniers jours a accompli ceci: il a empêché toute déclaration tendant à

compromettre le Canada quant à son attitude sur la question de la défense impériale qui se posera à la prochaine Conférence de Londres.

Le leader du Gouvernement peut-il me dire si le Gouvernement interprète le silence observé par la Chambre des communes au sujet de la défense de l'Empire comme un mandat de refuser toute demande de collaboration qui pourrait lui être faite lors de la prochaine Conférence impériale.

Le très honorable M. MEIGHEN: Collaboration demandée ou offerte volontairement.

L'honorable M. GRIESBACH: Or, quelle est aujourd'hui notre situation? Si nous ne faisons pas honneur à l'engagement que nous avons pris de défendre nos ports de mer, nos littoraux et notre commerce maritime, cela équivaudra à l'abandon de notre rang d'Etat souverain. A quoi sert de prétendre qu'on est un Etat souverain? A quoi sert d'occuper le cinquième rang des pays commerçants du monde, si nous ne tenons pas nos engagements et si nous ne protégeons pas notre commerce? Sans compter que nous sommes incapables de défendre notre neutralité. Je prétends que nous sommes revenus à l'état colonial que nous occupions avant que le Statut de Westminster nous en eût dégagé. Nous acceptons de l'aide de la Grande-Bretagne, et nos législateurs, dans une autre assemblée, ont, catégoriquement persisté à s'abstenir—si je puis me permettre cette expression—de toute discussion sur cette très importante question. Nous voulons bien qu'on nous donne quelque chose, mais nous ne voulons rien donner; or, à mon sens, voilà qui touche de très près notre amour-propre et notre dignité en tant qu'Etat sauverain. Je sais que l'Empire britannique est une organisation unique en son genre; jamais on n'avait rien vu de pareil. Cela a constamment embarrassé et surpris les auteurs en droit international, et je ne doute pas que cela leur suscite à l'avenir un grand nombre de curieux problèmes.

Il serait intéressant d'envisager ce que serait la situation du Canada, à supposer, par exemple, qu'il fît partie de l'Empire français. J'ai étudié le sujet et j'ai examiné la situation des diverses colonies françaises. Je vois d'abord que l'armée française, sur le pied de paix, c'est-à-dire à l'heure actuelle, a un effectif de 635,000 hommes, auquel il faut ajouter les réserves entraînées qui comprennent probablement un effectif total de 2 millions d'hommes. Voici comment se compose l'armée française en temps de paix: Français de la métropole, 383,000; Légion étrangère, 16,500; troupes indigènes de l'Afrique du Nord, 103,500; troupes indigènes coloniales, 87,500; troupes indigènes irrégulières et auxiliaires, 12,500; gendarmerie et garde nationale, 32,000. Un tiers de cette armée du temps de paix est recruté dans les colonies françaises. Si le Canada faisait partie de l'Empire français, il nous faudrait avoir une armée de conscrits et pourvoir à son entretien au moyen d'impôts. On ne nous consulterait pas au sujet de la conscription ou des mesures fiscales, et si la guerre éclatait, il nous faudrait mettre nos troupes à la disposition de la métropole. Telle serait notre situation si nous faisions partie de l'Empire français, une des nations les plus libérales du monde entier. Quelle serait notre position si nous faisions partie de quelque autre Empire? Je ne suis pas en état de le dire. Les plans militaires de la France prévoient, advenant une guerre, le transport de 450,000 soldats des colonies nord-africaines en France pour y combattre pour elle. Toutes ces troupes sont conscrites dans les colonies dont elles font partie; leur entretien est assuré par les impôts de ces colonies, dans la mesure où leur budget le permet.

Si nous faisions partie de l'Empire français, nous ne serions pas ici à discuter l'opportunité de faire ceci, cela ou toute autre chose; une ligne de conduite nous serait tracée et notre devoir serait d'obéir. Je me permets de signaler ces considérations à certains honorables sénateurs qui ont des idées bien arrêtées sur la question d'accorder une aide quelconque à l'Empire britannique.

Or, dans toute cette question de la défense nationale, qui a pour objet la sécurité—c'est-à-dire la certitude que nos institutions pourront se développer sans rique ou péril et que nous pourrons continuer de mener une existence libre et prospère et satisfaire nos aspirations au bonheur—quelle est la plus importante considération? La voici. Nous faisons partie d'un grand Empire, d'une grande fédération de pays unis par la langue, par la communauté d'aspirations et d'objets, et par divers autres liens. Cet Empire embrasse le quart de la surface du globe, et comprend le quart de la population mondiale. Les liens qui unissent les diverses parties de ce tout sont d'une nature bien peu gênante. Ils ne sont pas le moindrement difficiles à supporter. Dans cet Empire, en raison de sa puissance et de sa population, il est possible de jouir pleinement d'une sécurité qui contribue à notre bien-être. Nous y trouvons une mesure de sécurité que nous ne pourrions obtenir de nulle autre façon. Quel est le fait dominant qui ressort de tout cela? C'est que la Grande-Bretagne elle-même constitue le cœur de l'Empire; qu'elle est elle-même une grande puissance; qu'au cours des trois derniers siècles elle a énormément contribué au progrès du monde, grâce à la

conception qu'elle se fait de la liberté, de la justice, et de l'honnêteté. Depuis dix ans, les efforts qu'elle a tentés en vue du maintien de la paix lui ont valu la confiance et le respect de toute l'humanité. Il me semble donc que, abstraction faite de toute question de fierté, d'honneur, et d'autres sentiments de même nature, des considérations d'intérêts devraient nous amener à adopter l'idée de la sécurité collective au sein de l'Empire.

Si, advenant quelque terrible catastrophe, la Grande-Bretagne se trouvait réduite au niveau d'une puissance de second rang, qu'arriverait-il? L'existence de chaque citoyen de l'Empire britannique se trouverait modifiée. Il ne resterait rien de l'état de choses antérieur. L'Australie devrait se résigner à ne plus être un pays de race blanche. Cela signifierait la disparition de tous les statuts, les traités, les contrats, les conventions aujourd'hui en vigueur dans des pays comme l'Afrique du Sud, la Nouvelle-Zélande et le Canada, qui assurent aux minorités la protection de leurs droits, et qui permettent aux gens de vivre ensemble dans le contentement et l'harmonie. Les conditions d'existence de chaque individu se trouveraient radicalement modifiées dans un sens défavorable, si la Grande-Bretagne tombait au niveau d'une puissance de second rang. S'il est vrai, par conséquent, que nous pouvons trouver dans les limites de l'Empire britannique une plus grande mesure de sécurité que de toute autre façon, et qu'en coopérant avec les autres parties de l'Empire nous pouvons assurer pour nous-mêmes et pour ceux qui viendront après nous une ère de progrès conforme au plan que nous avons tracé, il n'y a qu'une seule ligne de conduite que la sagesse et le bon sens peuvent, il me semble, nous commander de suivre. Nous avons toutes les raisons, je crois, d'agir ainsi et si nous en arrivons à cette conclusion et respectons les engagements pris, alors, et alors seulement, pourrons-nous remettre aux générations à venir la belle succession qui nous a été confiée.

L'honorable A. H. MACDONALD: Honorables sénateurs, j'ai bien goûté les remarques de mon honorable préopinant, surtout celles qui avaient trait au fait que nous n'avons aucun moyen de protection pour nos côtes et le commerce de ce pays. Il a parlé de navires porte-avions. Tout ce qu'il a dit est vrai. En plus de Montréal et de Trois-Rivières, examinons un instant la vulnérabilité pour une attaque par voie des airs de nos deux ports d'hiver de l'Atlantique, sans parler des ports d'hiver du Pacifique. J'ai vécu à Halifax et à Saint-Jean et je sais que la plupart des quais dans ces deux ports sont en bois. Une escadrille d'aéroplanes pourrait en un rien de temps jeter des bombes incendiaires et autres, mettre le feu aux quais et les détruire complètement. Qu'adviendrait-il de notre commerce? Comment pourrions-nous expédier nos céréales à l'étranger? Nous serions embouteillés et ce serait notre mort.

Une belle nation comme la nôtre doit assurer la protection de ses routes commerciales, de ses côtes et de ses ports. La marine anglaise constitue la première ligne de défense de l'Empire. L'Amirauté doit tenir réunis le plus grand nombre de navires possible de façon à pouvoir les mettre en action, en cas de besoin, contre une ou deux ou trois puissances ennemies. Si nous lui demandons d'envoyer un certain nombre de navires pour patrouiller nos côtes et protéger nos ports, et si d'autres parties de l'Empire font la même demande, la marine anglaise sera divisée en plusieurs sections au lieu de rester concentrée pour la protection de la mère-patrie et des routes commerciales sur toutes les mers du globe.

Nous avons souvent entendu dire qu'un autre pays serait peut-être assez aimable pour faire surveiller nos intérêts par ses forces navales. Si les Canadiens voyaient des navires étrangers patrouiller nos côtes et protéger nos ports, pensez-vous qu'ils ne seraient pas blessés dans leur orgueil? Et que ressentirions-nous si l'un de ces navires encourait un désastre et si des membres de son équipage étaient tués ou blessés?

On nous dit que le Canada est à peu près la nation la plus riche du globe. Considérez notre production de céréales, nos vastes étendues forestières, nos mines, nos usines de pulpe et de papier et notre industrie en général. La plupart de nos branches d'affaires fonctionnent à plein rendement et elles sont toutes florissantes. Cependant, malgré notre richesse, nous continuons d'abuser de la mère patrie. Cela n'est pas bien honorable pour la population canadienne. Autrefois, un des plus gands hommes d'Etat du pays a déclaré que le Canada devrait avoir une marine pour défendre son littoral et ses ports. Il tenta d'organiser une marine, mais il échoua. Je demande aux Canadiens: "Avons-nous de la fierté? Allons-nous abuser plus longtemps de la mère patrie, en disant, le chapeau à la main: "S'il vous plaît, aidez-nous et protégez-nous contre l'ennemi en cas de guerre?" Allons-nous persister dans cette attitude alors que nous sommes si riches et que la population de la métropole écrase sous le fardeau de l'impôt—fardeau qu'elle a assumé en partie pour assurer notre protection. Je déclare que l'état de choses actuel est honteux. Combien

le temps durera-t-il? Tout ce que je puis dire, c'est que je prie le Ciel qu'il n'existe pas plus longtemps.

L'honorable A. D. McRAE: Honorables sénateurs. . .

L'honorable M. LACASSE: Le troisième général.

L'honorable M. McRAE: . . . avant d'aborder la vaste question dont la Chambre est saisie, me sera-t-il permis pour quelques instants de relever une allusion que certains honorables sénateurs ont faite à mon sujet au début de la session. Cette allusion provenait d'un rapport qui me faisait dire que je lèverais ma propre armée pour éloigner le Canada de la guerre. Voilà qui serait une proposition ridicule sous plus d'un rapport. S'il y a pour un pays quelque chose de pire qu'une guerre avec l'étranger, c'est bien une guerre civile, comme celle qui se déroule actuellement en Espagne. Je prie les honorables sénateurs de me croire quand je dis que je n'ai jamais fait cette déclaration ni dit rien de semblable.

A mon retour à Toronto, le 2 décembre 1935, nombre de mes amis et autres se montrèrent tellement inquiets de ce rapport que j'ai cru nécessaire de me départir de ma coutume établie de ne jamais contredire ce qui paraît dans les journaux, en publiant un démenti formel, grâce à l'obligeance de la Presse canadienne. Je n'ai pas l'intention, honorables sénateurs, d'abuser de votre temps en vous donnant lecture de ce démenti.

L'honorable M. BALLANTYNE: Lisez-le.

L'honorable M. McRAE: La copie que j'ai ici sur mon pupitre est extraite de la cinquième page du *Toronto Mail and Empire,* numéro du 3 décembre 1935. C'est à cet endroit que les honorables sénateurs qui s'y intéressent pourront le trouver. La répétition de cette histoire à la présente session prouve la vérité du vieux dicton qui veut que la dénégation ne parvient jamais à rattraper la rumeur.

J'aborde avec beaucoup d'hésitation la question dont la Chambre est saisie ce soir, honorables sénateurs, d'autant plus que je me trouve à parler à la suite de deux éminents généraux de la Grande Guerre, que je suis fier d'appeler mes amis personnels. Je partage plusieurs des idées qu'ils ont émises. Si je ne les accepte pas toutes, c'est que je suis disposé à envisager la question plus froidement et à la lumière des conséquences extrêmes de notre participation à la guerre.

Il y a trois ans, j'ai précipité dans cette Chambre un long débat sur la Société des Nations. A cette époque, je redoutais l'effet des pactes que, de concert avec d'autres nations, nous avions signés et dont l'exécution nous entraînerait dans une guerre étrangère. Je sais que plusieurs honorables sénateurs m'ont taxé, à cette occasion, de pessimisme exagéré. Eh bien, si l'on avait appliqué ces pactes, nous aurions été entraînés dans trois guerres depuis, notamment, l'an dernier, avec l'Italie. Mais ces pactes n'ont apparemment plus de sens. Pour ce qui est de la réalisation de l'objet pour lequel elle a été instituée —la paix—, la Société des Nations a totalement échoué.

L'honorable M. HAIG: Très bien.

L'honorable M. McRAE: Peut-être la Société parviendra-t-elle à conserver son utilité comme lieu de réunion pour la discussion de la coopération internationale qu'il convient d'assurer sur des questions autres que la guerre. Je dis "autres que la guerre", car la guerre paraît avoir été sa pierre d'achoppement. Mais, pour qu'elle puisse se rendre ainsi utile, il faudra que ses pactes soient rédigés de nouveau et que les gouvernements membres soient soulagés des embarras et de la flétrissure que leur a valus leurs manquements à leurs engagements. Quoi qu'il en soit, il me semble que la moralité internationale est pas mal tombée en désuétude. Certes, peu de nations se soucient fort de leurs engagements, financiers ou autres.

Si la Société des Nations a échoué, c'est surtout, à mon sens, parce qu'elle n'a pas tenu compte de la nature humaine. Elle n'a pas tenu compte des avidités et des haines ethniques qui gouvernent la plupart des pays d'Europe. Sir Wilfrid Laurier, me dit-on, a qualifié la Société des Nations de beau rêve, et c'est ce qu'elle est devenue. J'éprouve la plus profonde sympathie pour les centaines de milliers d'amis de la paix, dans toutes les parties du monde, dont la grande confiance en la Société des Nations a été si cruellement déçue. En réalité, la Société des nations a commencé ses efforts là où il ne le fallait pas, auprès des gouvernements qui changent souvent en vingt-quatre heures et, en tout cas, ne font que représenter leurs commettants. C'est au berceau qu'il faut commencer à prêcher la paix sur terre aux hommes de bonne volonté. Quelle est à cet égard la situation en Europe?

Je rappelle aux honorables sénateurs que vingt-trois ans se sont écoulés depuis le début de la Grande Guerre. Depuis cette époque, les générations nouvelles d'Europe ont grandi avec des idées de guerre ou à l'ombre de la guerre, la haine et la méfiance des pays voisins étant infusée dans leur âme même. C'est le cas des Européens et des Européennes de trente à quarante ans. Ils enseignent à leur tour les mêmes principes à leurs enfants et cette éducation belliqueuse

marquera plusieurs générations. Cette situation dure depuis trop longtemps pour changer en un jour ou en une année. Plusieurs années s'écouleront, des générations se succéderont avant que l'Europe puisse revenir quelque peu à l'état de choses d'avant-guerre. La constatation n'est pas agréable, mais les races européennes sont désunies comme elles ne l'ont jamais été depuis le début du siècle. C'est ainsi que nous abordons la présente crise en Europe, un continent formé pour la guerre.

Les budgets des armements ont atteint des chiffres énormes. On estime qu'ils ont absorbé quatorze milliards de dollars en 1935 contre quatre milliards en 1913, l'année qui a précédé la guerre mondiale. De 1925 à 1929, le coût des armements universels représentait 4 p. 100 de la production industrielle de l'univers. L'an dernier, il s'est monté à 11 p. 100, et on estime que d'ici à trois ans il représentera de 15 à 20 p. 100 de la production globale des denrées principales. Pensez-y, honorables sénateurs! Les seuls programmes de la Grande-Bretagne et de la France prévoient une dépense de douze milliards de dollars d'ici à quelques années. C'est peut-être M. Neville Chamberlain, chancelier de l'échiquier, qui a le mieux défini les conséquences de ces dépenses dans un discours prononcé à Edimbourg:

> Seule une nécessité impérieuse a pu m'arracher l'aveu d'une telle négation du bon sens et des sentiments de simple humanité. . . Je ne puis abandonner l'espoir que nous et les autres pays européens nous ne trouverons pas un moyen d'apaiser nos craintes et notre méfiance mutuelles qui tienne moins du suicide, avant que nos efforts pour nous défendre ne causent notre ruine à tous.

Ce que M. Chamberlain entendait par "notre ruine à tous", c'est l'inévitabilité de l'inflation, qui est la confiscation du capital. C'est un moyen sûr d'enlever tout leur avoir aux possédants. C'est ce que comprennent tous les Européens intelligents. Ils en ont fait l'expérience. Cette inflation ne peut malheureusement pas être restreinte à l'Europe. On la constate en Amérique et au Canada par suite de l'amélioration des affaires, des prix, des conditions, due à la guerre. Quelle fondation nous avons là pour y bâtir! C'est pire que les sables mouvants. La réaction est aussi inévitable que l'inflation est certaine si l'Europe entreprend la réalisation de son programme actuel. Il est bon que nous nous tenions sur nos gardes et que nous prenions en sérieuse considération les suites de l'inflation qui s'en vient.

C'est dans ces conditions désespérées et incontrôlables que nous faisons face à la prochaine guerre. Ce sera une tuerie en masse. Tous les bons sentiments humains seront écartés. Le seul objectif sera de tuer. Il n'y aura pas de non-combattants; vieillards et infirmes, enfants au berceau, tous subiront également l'attaque par les gaz. Si l'on a besoin d'une preuve de la gravité de ce nouveau mode de guerre, je rappelle le fait que la Grande-Bretagne fabrique des masques a une cadence qui, dit-on, permettra d'en équiper chaque citoyen avant la fin des deux prochaines années. Ce sera une guerre hautement mécanisée, plus horrible et plus dévastatrice que jamais auparavant, avec toutes ses terreurs, surtout pour la population civile, et il ne sera plus question des lois de la guerre.

En ce qui a trait à la participation du Canada à la prochaine guerre européenne, je m'en tiens à la même attitude que j'ai prise en cette Chambre il y a trois ans. Je n'ai pas changé. Je suis nettement opposé à notre participation. Les événements n'ont pas changé depuis lors au point de me fournir une raison de modifier ma façon de voir. Quelle que soit l'issue du prochain conflit, ce sera la mort d'innombrables milliers d'humains et la faillite financière des nations belligérantes qui aura pour suite l'inflation illimitée et la disparition des gains et des épargnes de leurs citoyens. Dans la situation géographique que nous occupons, à 3,500 milles du théâtre des hostilités, pour quelques-uns à 6,500, en aucun cas nous n'entrerions dans la lutte dès les débuts.

Nous ferions bien d'étudier toutes les phases de la guerre avant de nous lancer dans la fournaise européenne. Les chefs de nos deux partis se sont engagés à soumettre au Parlement la décision touchant la participation à la guerre avant d'engager le pays. Je suis allé plus loin et j'ai préconisé un plébiscite. Toutefois, il y a probablement là une distinction sans qu'il y ait grande différence car, à en juger par le débat soulevé le mois dernier dans l'autre Chambre, il est évident que si la guerre était déclarée aujourd'hui le Gouvernement devrait se présenter devant les électeurs, de sorte que ce serait le peuple qui prendrait la décision.

Je me rends compte, honorables sénateurs, que cet exposé de la situation n'a rien d'agréable. Il se peut que l'on ne voit dans cette revue qu'un calcul froid et intéressé. Mais nous dépassons rapidement le point où toute autre considération est justifiable. Encore une guerre et il ne resterait pas grand'chose de l'Europe, et bien peu du Canada aussi, si nous y étions mêlés.

(Sur la motion de l'honorable M. Haig, pour l'honorable M. Duff, le débat est ajourné.)

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur la motion de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 3e fois et adoptés.

Bill D2, loi pour faire droit à Gretna Golden Laird Rankin.

Bill E2, loi pour faire droit à Frank Horace Wood.

Bill F2, loi pour faire droit à Edith Mary Bowers-Hill O'Hagan.

Bill G2, loi pour faire droit à Isobel Jean Herbert Fleming Johnson.

Bill H2, loi pour faire droit à Emilie Letsch Rutishauser.

Bill I2, loi pour faire droit à Miriam Silverman.

Bill J2, loi pour faire droit à Alice Mary Hickman Ings.

BILL DES TRANSPORTS

RAPPORT DU COMITÉ

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM présente le rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres sur le bill B, loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

—Honorables sénateurs, à titre de président du comité, j'ai l'honneur de présenter le rapport. Le comité a modifié le bill sur plusieurs points. Aucun de ces amendements n'a suscité une vive opposition, et je les crois tous de nature à rendre le bill plus acceptable. J'en propose maintenant l'adoption. Je crois savoir que le Gouvernement a un amendement qui répond aux objections de nos amis des Provinces maritimes. Nous pouvons l'étudier sur la motion tendant à l'adoption en 3e lecture.

L'honorable M. GILLIS: Et l'Ouest?

Le très honorable M. GRAHAM: Nos amis des Provinces maritimes ont proposé en comité un amendement qui fut rejeté à une faible majorité. En l'ocurrence, je propose l'adoption de ces amendements à condition, bien entendu, que lors de la 3e lecture le Gouvernement propose l'amendement mentionné.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de différer d'avis avec l'auteur de la motion portant qu'à son sens les modifications suggérées sont acceptables, d'une façon générale, puisqu'elles amélioreraient le Bill. Je puis me rallier à son avis et, au surplus, à sa prophétie portant que l'amendement ministériel que l'on doit proposer améliorera le bill encore plus.

Toutefois je ne suis pas disposé à discuter le rapport du comité en ce moment, parce que je sais que l'amendement dont il est question, que l'on doit proposer au moment de la troisième lecture—ce qui justifiera, sans doute, quelques honorables sénateurs tout aux moins de voter en faveur de l'adoption du rapport du comité—que cet amendement, dis-je, modifiera le projet de loi de telle sorte que d'autres honorables sénateurs ne croiront pas devoir s'abstenir d'insister pour que leurs régions particulières soient également soustraites à l'effet de ses dispositions.

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce projet de loi est de ceux auxquels tous sont favorables tant que sa portée ne doit pas s'étendre à la partie du pays qu'ils représentent.

Le très honorable M. GRAHAM: Nous sommes tous humains.

Le très honorable M. MEIGHEN: Tous ceux qui ont participé aux débats en comité étaient favorables à la réglementation, mais opposés à ce qu'elles s'applique à eux. Je ne sache pas que qui que ce soit ait appuyé la mesure en comité. Le gérant d'une compagnie de navigation s'est bien risqué à écrire une lettre, mais il n'a pas comparu; il était absent. On nous assure qu'un autre aussi favorisait le projet de loi. Les chemins de fer se sont franchement montrés favorables, mais ils ont refusé de prendre la mesure à leur compte. C'est le projet de loi le plus dénué de tout appui que j'aie jamais vu présenter devant l'une ou l'autre des Chambres. J'invite le Gouvernement à réserver la motion. J'irai même jusqu'à proposer l'ajournement du débat, afin que nous puissions poursuivre notre enquête et nous assurer si le Sénat tirera grand avantage en soumettant cette mesure à la Chambre basse.

L'honorable M. DANDURAND: Ne pourrions-nous pas adopter les amendements et ainsi éclaircir la situation? Nous pourrions alors inscrire le projet de loi au Feuilleton pour troisième lecture demain, avec l'entente...

Quelques VOIX: Non, non.

L'honorable M. DANDURAND: ...que l'amendement proposé par les Provinces maritimes, rejeté en comité, sera favorablement accueilli, et que l'on tiendra également compte de tout autre amendement que l'on pourra juger nécessaire de proposer. On a apporté trente ou quarante amendements au projet de loi, chaque article a été longuement examiné et étudié, et je pense que le comité des che-

mins de fer a fait un excellent travail. A part l'amendement proposé par mon honorable ami de Westmoreland (l'honorable M. Black), je ne pense pas qu'aucune proposition ait été mise aux voix, bien que nous ayons passé au moins trois semaines à examiner attentivement ce projet de loi. Je ne vois pas l'utilité de discuter ici chacun des amendements adoptés par le comité. Il nous faudrait simplement recommencer une discussion d'ordre purement technique, tâche dont le comité s'est acquitté d'une façon satisfaisante. Nous ferions aussi bien de vider toute la question au moment de la troisième lecture.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne veux aucunement que nous examinions en comité la valeur des amendements. Le travail accompli par le comité des chemins de fer me suffit. Je reconnais volontiers avec l'honorable leader ministériel que les amendements ont presque tous été adoptés unanimement, mais il doit se rappeler que la raison de cette quasi-unanimité est que tous ces amendements étaient des amputations. Si nous avions continué à agir de cette façon, nous aurions été unanimes. Il ne me semble pas raisonnable de demander à la Chambre de se prononcer ce soir sur une motion pour l'adoption du rapport fait sur ce projet de loi, rapport qui comporte de nombreux amendements, d'autant que la motion est accompagnée d'une promesse d'un autre amendement destiné à rendre le bill plus acceptable à certaine région. Comment cet amendement va-t-il influencer la décision de certains honorables membres d'autres parties du pays? Je pense qu'ils ont le droit d'examiner la chose pour prendre une décision. Je demande simplement qu'on ajourne le débat à demain. Je n'aurai alors aucune objection à ce que nous examinions sans délai tous les amendements. Nous pourrons ensuite passer à la troisième lecture.

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN: Je demande à mes honorables collègues de se rappeler que la navigation en eau salée est absolument différente de la navigation en eau douce.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien!

L'honorable M. CASGRAIN: Nous voyons aujourd'hui des navires américains qui remontent le Saint-Laurent avec des cargaisons des Etats-Unis et qui ne sont assujettis à aucune réglementation ni restriction quelconque. Ces navires peuvent exiger les taux qu'ils désirent pour les cargaisons qu'ils transportent. Je pense que le très honorable président du comité (le très honorable M. Graham) est de mon avis là-dessus. Je signale la chose afin que mes honorables collègues, s'il leur arrive de souffrir d'insomnie la nuit prochaine, puissent songer que la navigation en eau salée et la navigation en eau douce sont deux choses absolument différentes.

(Sur motion du très honorable M. Meighen, le débat est ajourné.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

MERCREDI 17 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

PREMIÈRE LECTURE

Bill K2, intitulé: "Loi concernant Premier Trust Company.—L'honorable sénateur Little.

Bill L2, intitulé: "Loi constituant en corporation La Mercantile Compagnie d'assurance contre le feu".—L'honorable sénateur Lacasse.

BILL DES PENSIONS DE VIEILLESSE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 42, Loi modifiant la loi des pensions de vieillesse.

Le bill est lu pour la première fois.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne sais pas si je devrais demander au Sénat la permission de proposer la deuxième lecture de ce bill maintenant ou demain. Cette mesure a pour objet de modifier la loi des pensions de vieillesse afin de permettre aux aveugles qui y ont droit de toucher leur pension à l'âge de quarante ans au lieu de soixante-dix. La Chambre des communes a adopté ce projet de loi hier, et la raison de l'urgence de son adoption par cette Chambre-ci est qu'une législation semblable par les législatures provinciales qui sont à siéger sera nécessaire.

Nous pouvons renvoyer la deuxième lecture à demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Cela me convient parfaitement.

L'honorable M. DANDURAND: Deuxième lecture demain.

BILL DES TRANSPORTS

RAPPORT DU COMITÉ

Le Sénat passe à la suite de la discussion, ajournée hier, sur la motion tendant à l'adoption des amendements du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres au bill B, loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aénonefs et véhicules automobiles.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Ainsi que le comprennent tous les honorables sénateurs, nous en sommes, en ce qui regarde cette mesure, à l'étude des amendements apportés à ce bill par le comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres, après un examen détaillé du projet de loi. J'ai demandé au Gouvernement hier de ne pas insister que cette Chambre prenne une décision sur les amendements avant que les honorables sénateurs aient pu peser de nouveau leur attitude à la lumière d'un nouvel amendement promis par le ministère au sujet d'une certaine phase de cette mesure. Maintenant que le temps demandé est écoulé, je ne vois pas de raison de ne pas nous mettre à l'étude du rapport du comité. Quant à moi, rien n'empêche la Chambre d'adopter le rapport. Le comité a préparé une longue liste des modifications. Il n'est pas exagéré de dire que toutes, sans exception, améliorent la mesure. Il n'est que juste d'ajouter que toutes,—on me reprendra si je me trompe,—ont l'approbation du ministre des Transports, qui s'est présenté plusieurs fois devant le comité, et a, par conséquent, pu exprimer ses vues. Le comité a jugé, évidemment, que rapport devait être fait du bill pour étude de la part de la Chambre. Je crois que nous devrions adopter ces amendements.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, voici la motion: Il est proposé par le très honorable sénateur Graham, appuyé par l'honorable sénateur Dandurand, que les amendements du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres sur le bill B, loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles, soient maintenant adoptés. Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

(La motion est adoptée.)

ÉTUDE EN COMITÉ

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité pour l'étude du bill, sous la présidence de l'honorable M. Donnelly.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je ne suggère pas que le comité examine le bill article par article. La Chambre vient d'adopter en général les amendements du comité des chemins de fer, télégraphes et havres, mais j'ai quelques amendements à proposer au projet de loi tel qu'il est maintenant conçu après nous être revenu de ce comité. S'il n'y avait eu qu'une modification, comme je le prévoyais hier, j'eusse attendu l'étape de la troisième lecture avant de faire cette proposition, mais il y a plusieurs amendements logiques, et j'ai pensé que nous devrions nous former en comité pour les étudier. Les honorables membres ont devant eux un exemplaire du bill tel que l'a modifié le comité des chemins de fer, télégraphes et havres, de sorte qu'ils pourront suivre mes observations.

L'article 5, paragraphe 1, du bill, tel qu'il est modifié, est ainsi conçu:

Le Ministre pourra, subordonnément aux dispositions du présent article, accorder à des navires des permis de transporter des passagers et/ou des marchandises, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada.

Il est proposé en amendement que cet article soit rayé et remplacé par le suivant:

Le Ministre peut accorder à des navires des permis de transporter des passagers et/ou des marchandises, d'un port ou lieu du Canada sur les Grands Lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent à un autre port ou lieu du Canada sur lesdits Grands Lacs ou sur ledit fleuve Saint-Laurent.

Comme il est nécessaire de définir les expressions "Grands Lacs" et "fleuve Saint-Laurent", un amendement est proposé à l'article 2, l'article d'interprétation. Les alinéas actuels *f*) et *g*) et tous les alinéas suivants de cet article seraient désignés par de nouvelles lettres, et les nouveaux alinéas suivants *f*) et *g*) seraient insérés:

f) "Grands Lacs" signifie les lacs Ontario, Erié, Huron (y compris la Baie Georgienne), Michigan et Supérieur, ainsi que leurs eaux communicantes;

g) "Fleuve Saint-Laurent" signifie le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires, aussi loin vers la mer qu'une ligne tirée de Pointe-au-Père à Pointe-Orient;

Le très honorable M. MEIGHEN: Quel est le nom de cette dernière Pointe?

L'honorable M. DANDURAND: Pointe-Orient. Elle est située sur la rive nord du fleuve.

L'honorable M. BEAUBIEN: Si mon honorable ami veut bien me le permettre, je lui dirai que la définition du "fleuve Saint-Laurent" n'embrasse pas les tributaires de ce fleuve, bien que les eaux communicantes soient incluses dans la définition des "Grands Lacs".

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement proposé suivant est à l'article 6, paragraphe 1. Dans le bill, tel que l'a modifié le comité des chemins de fer, cet article est ainsi libellé:

Il est interdit de transporter par eau des marchandises ou des passagers, d'un port ou lieu du Canada à un autre port ou lieu du Canada, soit directement soit par voie d'un port étranger ou pour une partie du transport, au moyen d'un navire autre qu'un navire muni du permis qu'exige la présente Partie.

En vertu de l'amendement, cet article serait ainsi conçu:

Il est interdit de transporter par eau des marchandises ou des passagers, d'un port ou lieu du Canada sur les Grands Lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent à un autre port ou lieu du Canada sur lesdits Grands Lacs ou sur ledit fleuve Saint-Laurent, soit directement, soit par voie d'un port étranger ou pour une partie du transport, au moyen d'un navire autre qu'un navire muni du permis qu'exige la présente partie.

Le très honorable M. GRAHAM: Cela concerne le cabotage, n'est-ce pas?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: L'amendement proposé suivant est à l'article 8, paragraphe 1. Dans le bill, tel que l'a modifié le comité des chemins de fer, cet article est ainsi conçu:

La présente Partie n'entrera pas en vigueur à l'égard de quelque mer ou d'eaux intérieures du Canada, avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

Il est proposé de rayer ce paragraphe et de le remplacer par le suivant:

La présente Partie n'entrera pas en vigueur avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

Le paragraphe 3 de l'article 8 du bill tel que l'a modifié le comité des chemins de fer est ainsi libellé:

Le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport, par navires immatriculés au Canada, sur quelque mer ou sur des eaux intérieures relativement auxquelles la présente Partie est en vigueur, entre des ports ou lieux du Canada et des ports ou lieux hors du Canada.

Il est proposé de lui substituer le suivant:

Le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport par des navires immatriculés au Canada, entre des ports ou lieux du Canada sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent et des ports ou lieux hors du Canada.

Ce n'est qu'un amendement logique. Mon très honorable ami me suit-il?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. J'ai tout saisi.

L'honorable M. DANDURAND: Le paragraphe 4 du même article est ainsi conçu:

Dès l'entrée en vigueur de la présente Partie à l'égard de quelque mer ou d'eaux intérieures auxquelles s'applique la *Loi des taux de fret sur la navigation intérieure*, les articles trois, quatre et cinq de ladite loi seront, durant telle période pendant laquelle et dans tout lieu où la présente Partie serait en vigueur, censés être abrogés.

En vertu de l'amendement proposé, ce paragraphe serait ainsi libellé:

(4) Dès l'entrée en vigueur de la présente Partie, les articles trois, quatre et cinq de la Loi des taux de fret sur la navigation intérieure seront, durant la période pendant laquelle la présente Partie sera en vigueur, censés être abrogés.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est parfait.

L'honorable M. DANDURAND: Le paragraphe 5 de l'article 8 est ainsi rédigé:

Les dispositions de la présente Partie ne s'appliqueront pas dans le cas de navires exerçant le transport de marchandises ou de passagers entre des ports ou lieux de la Colombie-Britannique, de la Baie d'Hudson, de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de l'Ile-du-Prince-Edouard et du golfe ou fleuve Saint-Laurent à l'est de la Pointe-au-Père, non plus qu'entre l'un quelconque de ces ports ou lieux et des ports ou lieux hors du Canada.

Ce paragraphe sera rayé, vu que le pouvoir d'émettre des permis se limite entre les Grands Lacs et la Pointe-au-Père.

Le très honorable MEIGHEN: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: L'article 27, paragraphe 2, alinéa *a*), est ainsi conçu:

Si une preuve est présentée afin d'établir:
a) que, durant la période de douze mois précédant la mise en vigueur de la Partie applicable de la présente loi sur, dans ou à l'égard de la mer ou des eaux intérieures du Canada...

Il est proposé de biffer les mots "de la mer ou des eaux intérieures", à la ligne 19. Avec cette modification, l'alinéa serait ainsi libellé:

Si une preuve est présentée afin d'établir:
a) que, durant la période de douze mois précédant la mise en vigueur de la Partie applicable de la présente loi sur, dans ou concernant les Grands Lacs ou le fleuve Saint-Laurent, ou le territoire du Canada, ou la route que concerne la demande d'un permis, le requérant exerçait de bonne foi l'industrie du transport; et

On notera que l'alinéa se limite aux Grands Lacs et au fleuve Saint-Laurent.

Le très honorable M. GRAHAM: C'est la disposition habituelle.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur de Leeds (l'honorable M. Hardy) voudra bien proposer les amendements.

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier l'article 2 en insérant les alinéas *f)* et *g)* suivants:

f) "Grands Lacs" signifie les lacs Ontario, Erié, Huron (y compris la Baie Georgienne), Michigan et Supérieur, ainsi que leurs eaux communicantes;

g) "Fleuve Saint-Laurent" signifie le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires, aussi loin vers la mer qu'une ligne tirée de Pointe-au-Père à Pointe-Orient.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. BEAUBIEN: Monsieur le président, puis-je appeler de nouveau l'attention de l'honorable leader de la Chambre (l'honorable M. Dandurand) sur le territoire compris dans ce bill? Il parle des lacs et de leurs tributaires.

Le très honorable M. MEIGHEN: Les eaux communicantes.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui. Mais il ne mentionne pas les tributaires du Saint-Laurent. Si un vaisseau part de la rivière Richelieu, et non du Saint-Laurent, sera-t-il considéré comme étant parti dans les limites des eaux en question?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne puis parfaitement me rendre compte du volume de commerce descendant les tributaires du Saint-Laurent, mais je ne m'oppose pas à l'addition des mots "et ses tributaires".

L'honorable M. BEAUBIEN: Le Saint-Maurice apporte une somme considérable de trafic.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne suis pas sûr qu'il soit navigable.

L'honorable M. BEAUBIEN: Il l'est certainement, de même que le Richelieu et l'Ottawa.

L'honorable M. PARENT: Et le Saguenay.

Son honneur le PRESIDENT: L'alinéa *g)* sera maintenant ainsi conçu: "Le fleuve Saint-Laurent et ses tributaires."

L'honorable M. HARDY: Je propose cet amendement.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier l'article 5, paragraphe 1, afin qu'il soit ainsi libellé:

Le Ministre peut accorder à des navires des permis de transporter des passagers et/ou des marchandises, d'un port ou lieu du Canada sur les Grands Lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent

à un autre port ou lieu du Canada sur lesdits Grands Lacs ou sur ledit fleuve Saint-Laurent.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier le paragraphe 1 de l'article 6 afin qu'il se lise comme suit:

Il est interdit de transporter par eau des marchandises ou des passagers, d'un port ou lieu du Canada sur les Grands Lacs ou sur le fleuve Saint-Laurent à un autre port ou lieu du Canada sur lesdits Grands Lacs ou sur ledit fleuve Saint-Laurent, soit directement, soit par voie d'un port étranger ou pour une partie du transport, au moyen d'un navire autre qu'un navire muni du permis qu'exige la présente Partie.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier le paragraphe 1 de l'article 8 afin qu'il se lise comme suit:

La présente Partie n'entrera pas en vigueur avant une proclamation du Gouverneur en conseil à cet effet.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier le paragraphe 3 de l'article 8 pour qu'il se lise comme suit:

Le Gouverneur en conseil pourra, sur la recommandation de la Commission, étendre, au moyen d'une proclamation, l'application de la présente Partie au transport par des navires immatriculés au Canada, entre des ports ou lieux du Canada sur les Grands Lacs et sur le fleuve Saint-Laurent et des ports ou lieux hors du Canada.

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier le paragraphe 4 de l'article 8 pour qu'il se lise comme suit:

Dès l'entrée en vigueur de la présente Partie, les articles trois, quatre et cinq de la Loi des taux de fret sur la navigation intérieure seront, durant la période pendant laquelle la présente Partie sera en vigueur, censés être abrogés.

Et, de plus, de retrancher le paragraphe 5 de cet article.

(Les amendements sont adoptés.)

L'honorable M. HARDY: Je propose de modifier l'article 27 en substituant ce qui suit à l'alinéa (a) dans le paragraphe 2:

Que, durant la période de douze mois précédant la mise en vigueur de la Partie applicable de la présente loi, sur, dans ou concernant les Grands Lacs ou le fleuve Saint-Laurent, ou le territoire du Canada, ou la route que concerne la demande d'un permis, le requérant exerçait de bonne foi l'industrie du transport; et

(L'amendement est adopté.)

L'honorable M. DANDURAND: Je veux signaler une erreur d'écriture qui s'est glissée lorsque le bill a été réimprimé. Les mots "et

de pas moins de deux cents dollars" dans le paragraphe 2 de l'article 11 devraient être retranchés.

L'honorable M. HARDY: Je propose que l'article soit modifié en conséquence.

(L'amendement est adopté.)

Rapport est fait du bill ainsi modifié et les amendement sont approuvés.

MOTION POUR TROISIÈME LECTURE

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. DANDURAND: Maintenant.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je me lève pour parler non pas sur la troisième lecture mais sur la question de consentement parce que le bill ne peut pas être lu une troisième fois maintenant sans le consentement des membres de cette Chambre. Je suis prêt à y consentir mais comme certains sénateurs qui viennent de manifester le désir de parler sur cette mesure, ne sont pas prêts à le faire aujourd'hui, j'aimerais qu'il soit entendu qu'on ne mettra pas fin au débat à cette séance sans mon approbation, disons comme représentant de ces sénateurs. Je ne tiens pas du tout à arrêter le débat; je voudrais au contraire qu'il se termine le plus vite possible, mais je considère que le conclure aujourd'hui ne serait pas juste pour les sénateurs qui considèrent qu'ils ne sont pas prêts à parler.

L'honorable M. DANDURAND: Je conclus des remarques de mon très honorable ami qu'il y a peut-être des sénateurs qui sont prêts à parler.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le crois.

L'honorable M. DANDURAND: Dans ce cas, il est entendu que n'importe qui peut proposer l'ajournement du débat à demain.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables sénateurs, le but apparent de ce bill est de réglementer les tarifs mais son but réel est de venir en aide aux chemins de fer canadiens pour leur permettre de sortir de la situation difficile dans laquelle ils se trouvent. Dans ce cas, on peut se demander si c'est la meilleure méthode de venir en aide aux chemins de fer,—si nous pouvons réellement les aider en imposant une pénalité aux autres modes de transport.

L'honorable M. DANDURAND: En—quel est le mot?

Le très honorable M. GRAHAM: Imposant une pénalité.

L'honorable M. GRIESBACH: En imposant des pénalités à des modes de transport découverts plus récemment, en particulier aux transports par route et par air. Le transport par voie d'eau a toujours fait concurrence aux chemins de fer et il est reconnu, je crois, que ceux-ci ne peuvent pas rivaliser avec ce mode de transport. Naturellement, le transport par eau au Canada est suspendu durant les mois d'hiver tandis que les chemins de fer circulent toute l'année durant. Je me demande si nous avons le droit d'empêcher nos compatriotes de profiter des avantages que procurent les modes de transport plus modernes. Si nous avions adopté une telle ligne de conduite, il y a 50 ou 60 ans, nous aurions empêché l'établissement des chemins de fer et contraint notre population à recourir à la traction animale. Mais on a jugé que cette politique n'était pas sage. Je crois que nous manquerions également de sagesse si nous mettions un obstacle dans la voie du progrès en imposant des pénalités aux moyens plus modernes de transport. L'expansion de nos industries et notre vie nationale comptent sur le libre usage des nouveaux modes de transport qui existent aujourd'hui ou que l'on pourra inventer à l'avenir. Il est évident que nous devons envisager la question de l'attitude à prendre à l'égard des chemins de fer, mais dans l'état de choses actuel, je ne sache de meilleure méthode d'améliorer leur situation que la subvention directe que nous leur accordons. Assurément je ne désapprouve pas l'usage des moyens modernes de transport, ni de leur imposer des pénalités, en vue de venir en aide à nos chemins de fer.

Ce projet de loi nous est parvenu dans une certaine forme il y a quelques semaines; il fut déféré au comité des chemins de fer, télégraphes et havres. Dans sa forme actuelle, c'est un bill tout à fait différent. Ainsi nous avons restreint l'action du bill relativement au transport par air aux envolées entre les centres urbains; nous avons soustrait le service de cabotage et les Provinces maritimes à l'application de la loi.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le service de cabotage sur les océans.

L'honorable M. GRIESBACH: Oui. Nous savons que le projet de loi, en ce qui a trait au transport par route, empiète sur les droits et prérogatives des provinces; qu'il ne peut s'appliquer qu'à cette portion de la circulation qui se fait entre provinces ou bien entre les provinces et l'étranger—et cela ne représente que 1.8 p. 100 du total. Tout ce qu'on a conservé dans le bill pour venir en aide aux chemins de fer est la réglementation du transport par voie des lacs; en expliquant cette situation, le

ministre a déclaré que le bill avait simplement pour but de remédier à un état de choses qui avait surgi dans le transport sur les lacs, c'est-à-dire que tout ce régime est en faillite et que le bill se propose de stabiliser les tarifs. On se demandera naturellement comment ce régime de transport qui est en faillite pourra se relever autrement que par une augmentation des tarifs. On se demande encore quels sont ceux qui se servent de ce moyen de transport, en premier lieu, et qui paiera ces tarifs majorés. Ceci nous amène à parler du commerce des céréales dans l'ouest du Canada. On nous prie tout simplement d'essayer de venir en aide à nos chemins de fer en imposant ce qui est en réalité une taxe sur une industrie particulière, celle des céréales dans l'Ouest canadien.

Je ne crois pas que le Comité des chemins de fer, télégraphes et havres ait jamais été saisi d'un bill ayant à son encontre une preuve aussi considérable. Nous savons que les chambres de commerce des Provinces maritimes sont opposées à ce projet de loi. Je crois comprendre qu'elles sont maintenant satisfaites. Des avocats ont comparu pour les provinces d'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan et ont formé opposition à cette partie du bill qui s'applique aux routes. Sauf quelques déclarations faites par les compagnies de chemin de fer et peut-être par une ou deux compagnies de navigation, j'estime que nous avons raison de dire que toute la preuve qui fut soumise était à l'encontre du projet de loi.

Il y a eu quelque discussion au sujet de la compétence du Sénat en matière d'un bill de ce genre, c'est-à-dire d'une mesure ministérielle qui est présentée au Sénat, et on s'est demandé si nous pouvions en être saisis ou si nous devions le transmettre à l'autre Chambre. Il me semble que nous avons le droit de discuter ce projet de loi comme tout autre bill. En décidant de présenter cette mesure au Sénat, le Gouvernement a cru que le bill recevrait un accueil favorable et que tous les intéressés auraient l'occasion de présenter leurs vues. Nous l'avons étudié équitablement et quiconque a voulu rendre témoignage en a eu l'occasion. La plus grande partie de la preuve soumise fut à l'encontre de la mesure projetée. Au su et avec le consentement du ministre, on a modifié le projet de loi dans ses moindres détails, et on l'a encore modifié aujourd'hui. Il ressemble très peu à celui qui fut présenté en premier lieu. Le ministre lui-même a dit que cette loi était une expérience; qu'il existait un certain état de choses auquel il y avait lieu de remédier et que nous devions essayer de prendre cette initiative. J'en suis venu à la conclusion que ce n'est pas un bon début.

L'hon. M. GRIESBACH.

Tel que rédigé tout d'abord, le bill révélait un manque de connaissances et de renseignements. Comme preuve de cette assertion, je ferai remarquer l'empressement qu'a mis le ministre à consentir aux diverses modifications qui lui furent soumises. Aujourd'hui, le bill ne renferme en réalité que des règlements concernant la navigation sur les lacs et les tarifs convenus. La seule preuve qu'on ait présentée au comité relativement à l'importance des tarifs convenus est qu'en Angleterre, l'exemple le plus frappant des tarifs convenus se trouve dans une entente conclue entre la compagnie Woolworth et certains chemins de fer, en vertu de laquelle la compagnie pouvait faire transporter ses marchandises au taux de 4 p. 100 de son chiffre d'affaires annuel. La possibilité se présenta tout de suite à notre esprit que l'application de tarifs convenus au Canada infligerait un immense préjudice aux petites entreprises, au bénéfice des grandes entreprises en séries.

Sauf pour ce qui est de la réglementation de la navigation lacustre et les tarifs convenus, il reste bien peu du projet de loi dont nous avons été saisis au début. Tout en reconnaissant l'utilité d'aider les chemins de fer, si la chose est possible, j'incline à croire que l'amélioration de leur situation ne saurait être assurée que par des mesures d'économie instituées par eux-mêmes, et qui résulteraient de l'adoption de nouvelles méthodes. En ce qui concerne les tarifs convenus, la situation me semble comporter de graves dangers.

La Chambre serait bien inspirée, à mon sens, de rejeter la mesure ou de la renvoyer à six mois, afin de permettre à la situation d'évoluer et à la documentation de s'accumuler, particulièrement en ce qui a trait à la mesure dont le Congrès des Etats-Unis est actuellement saisi, et qui vise à peu près le même but, mais dans des conditions fort différentes. Dans un an, notre connaissance de la situation sera peut-être bien plus complète qu'elle ne l'est aujourd'hui.

Je me vois obligé de voter contre le projet de loi, pour cette raison, si pour nulle autre, qu'il vise à améliorer la situation des chemins de fer canadiens en imposant une charge supplémentaire aux producteurs de céréales du Canada, déjà en proie à maintes difficultés d'ordre économique, et à rejeter la totalité du fardeau sur les épaules de cette catégorie-là de la population.

L'honorable J. T. HAIG: Honorables sénateurs, je m'attendais que quelqu'un prendrait la parole pour défendre le projet de loi. Je partage, dans l'ensemble, les vues émises par l'honorable préopinant.

A titre de représentant d'une des provinces de l'Ouest dans cette Chambre, je demande comment la mesure à l'étude est rédigée. Il y a d'abord l'article qui traite du transport par eau. J'y reviendrai plus tard. Puis il y a celui qui a trait au transport aérien, mode de transport assez nouveau. Le projet de loi vise la réglementation des transports aériens entre villes et par des routes convenues. A cela, il ne peut y avoir de grave objection. Il y a ensuite un article qui traite du transport par route, article que le ministre a effectivement rayé du projet de loi quand, à la question que je lui ai posée: "Entendez-vous appliquer les dispositions relatives aux transports routiers si les provinces y refusent leur acquiescement?" il a répondu: "Non, pas sans le consentement des provinces". Or, la province d'Ontario, par la voix de son ministre compétent, a déclaré qu'elle n'y consentirait pas, et les provinces de Manitoba et de Saskatchewan, par la voix des avocats qui les représentaient devant le comité, ont déclaré qu'elles n'y consentiraient pas. Les ministres de la province de Québec, m'a-t-on fait entendre, se sont exprimés dans le même sens. Aucune province, que je sache, n'y donnerait son consentement.

Quelle est la question en jeu? On nous demande, en notre qualité de Canadiens, de sauvegarder la situation des chemins de fer du Canada. Ces chemins de fer sont un des problèmes du peuple canadien. Les capitalistes de Grande-Bretagne et des Etats-Unis déclarent que, tant que nous n'aurons pas résolu notre problème ferroviaire, nous ne pourrons obtenir des capitaux de l'extérieur. A l'heure actuelle, les employés de nos chemins de fer exercent une forte pression sur les directions des réseaux pour obtenir une augmentation de leurs salaires. Leurs syndicats, qui procèdent actuellement à un scrutin, affirment qu'à défaut du rétablissement des salaires à leur ancien niveau, ils lutteront jusqu'au bout. L'an dernier, nous avons voté 43 millions de dollars pour combler le déficit des Chemins de fer Nationaux, et le ministre des Finances a déclaré que, l'an prochain, il faudra probablement voter 35 millions. Depuis plusieurs années, le chemin de fer du Pacifique-Canadien n'acquitte plus les intérêts des capitaux engagés dans son entreprise. Etant, à titre de Canadiens, responsables envers le monde des capitaux placés dans les chemins de fer du Canada, nous voulons naturellement faire tout ce que nous pouvons pour les mettre sur un pied rémunérateur. Voilà mon avis.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur me permettra-t-il de relever une déclaration qu'il a faite à propos des obligations du Pacifique-Canadien? Il a dit que leurs intérêts n'avaient pas été payés.

L'honorable M. HAIG: Les intérêts des obligations ont été payés. J'ai voulu dire que les dividendes des actions ordinaires ne l'ont pas été. Ainsi, je connais, dans l'Ouest, une veuve âgée d'environ soixante-quinze ans qui possédait cent actions du Pacifique-Canadien. Son époux lui avait enjoint, avant sa mort, de les garder. Plus tard, il y eut une nouvelle émission, et elle détient maintenant quatre cents actions. Ses dividendes lui constituaient un gros revenu qu'elle ne touche plus. Elle se plaint amèrement de cette perte.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai fait que relever la déclaration de mon honorable ami.

L'honorable M. HAIG: Ce fut de ma part une faute d'expression plutôt que de fond.

Telle est la situation au point de vue ferroviaire, et toutes les mesures de nature à l'améliorer obtiendront l'approbation unanime des sénateurs des différentes parties du pays. Mais je ne crois pas que la population s'attende que nous imposions des charges injustes à qui que ce soit. La représentation au Sénat est différente de la représentation à la Chambre des communes, dont chaque membre représente un groupe de 40,000 électeurs. En cette Chambre, les Provinces maritimes ont autant de représentants que les grandes provinces de l'Ontario et de Québec. Les provinces de l'Ouest n'ont pas plus de représentants que les Provinces maritimes. Pour cette raison, c'est notre devoir de veiller à ce que les différentes régions soient traitées sans favoritisme dans le domaine de la législation.

Que constatons-nous au sujet du projet de loi? Même avec les amendements proposés par mon honorable ami le leader du Gouvernement, le seul changement qu'il puisse amener, c'est un relèvement du tarif de transport des denrées importées ou exportées par l'Ouest. C'est le seul avantage qui puisse découler de la mesure législative.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une affirmation à laquelle je ne souscrirai pas.

L'honorable M. HAIG: Je n'attendais pas cela de mon honorable ami. S'il y souscrivait, il n'aurait pas proposé le bill. Mais c'est un fait que personne ne saurait bénéficier du projet de loi sans un relèvement du prix de transport des importations ou des exportations de l'Ouest. Les Provinces maritimes et le littoral du Pacifique jouissent d'une exemption, et l'Ontario et le Québec sont le centre du transport par eau. Et les marchandises expédiées dans l'Ouest et hors de l'Ouest? Aucun

chemin de fer ne peut soutenir la concurrence du transport par eau, pour les marchandises en vrac, si le transport par eau suit son libre cours. Prenez le sucre, par exemple. Le prix de transport par eau d'Halifax à Fort-William est de 18 c. mais par rail, l'hiver, il est de 44 c. Pourquoi l'Ouest canadien possède-t-il le plus grand système d'élévateurs au monde? Pourquoi Fort-William est-il l'une des villes principales au point de vue élévateurs? A cause de la nécessité de l'entreposage du grain pour assurer son transport par eau, l'été.

Si on appliquait demain le projet de loi, nos chemins de fer en retireraient-ils quelque avantage? Telle est la question. Personne ne peut me démontrer qu'il sera le moindrement utile aux réseaux. Si vous pouviez dire aux autobus: "Vous ne transporterez pas de voyageurs", et aux camions: "Vous ne transporterez pas de marchandises", vous rendriez service aux chemins de fer, mais la déclaration du ministre élimine la possibilité de cette interdiction, et aussi le fait démontré que le camionnage et les services d'autobus constituent, dans la proportion de 98 p. 100, un trafic restreint aux limites de chaque province, et non un trafic interprovincial. A mon sens, aucune disposition du bill n'accorde le moindre avantage aux chemins de fer. Je voudrais que l'honorable leader du Gouvernement m'indique le contraire, s'il le peut.

Mon honorable ami d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach) a proposé que le projet de loi soit réservé. Je tiens à la main deux numéros du plus grand journal de l'Ouest canadien, le principal journal libéral du pays entier, le *Winnipeg Free Press*. Je ne connais pas de journal qui lui soit comparable. Aucun directeur n'est plus estimé du public canadien que le directeur de cette feuille. Même si nous ne sommes pas de son avis, la haute estime dont cet homme jouit est indubitable. Je le connais assez bien. Je ne fatiguerai pas la Chambre par de longues citations, mais je lirai un extrait de l'éditorial publié le lundi 8 mars, et je prie l'honorable leader du Gouvernement d'écouter ceci:

> Ce projet de loi est destiné à protéger les droits acquis des compagnies de transport ferroviaire, maritime et fluvial, contre la concurrence de moyens de transport plus nouveaux, plus économiques, plus mobiles et plus efficaces. Elimination faite de tout verbiage, c'est à cela que se résume la défense du bill.

Tel est l'avis de M. J. W. Dafoe, directeur de ce grand journal. On ne saurait mieux définir en moins de mots la portée du projet de loi.

Le numéro du 15 mars, celui de lundi de cette semaine, contient un autre article de fond sur le projet de loi. On y lit qu'il est étrange de voir un ministre libéral préconiser une mesure législative pour la protection des capitalistes. M. Dafoe pense peut-être que cela eût été très bien de la part d'un ministre tory.

Ces articles de fond expriment la façon de penser de l'Ouest sur le projet de loi. Les gens de l'Ouest croient qu'il n'en résultera aucun accroissement de recettes pour le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien. Ils croient aussi que le transport de leur grain,—le blé, l'avoine, l'orge et le lin,—subira une hausse de trois à six cents par boisseau, pour le bénéfice des compagnies qui détiennent le monopole du transport lacustre, et que le tarif de transport des denrées expédiées dans l'Ouest accusera une hausse pareille. J'engage les honorables sénateurs à se rappeler que l'un de nos devoirs, comme membres de la Chambre, c'est la défense des intérêts des diverses régions du pays. Il est vrai qu'à la Chambre des communes le Manitoba est représenté par 17 membres, la Saskatchewan par 21 et l'Alberta par 17, ce qui fait un total de 55 pour les trois provinces des Prairies; mais les autres parties du pays sont représentées par 190 membres, ce qui suffit à donner une très forte majorité en faveur du bill si nous l'adoptons ici. Je suis donc d'avis de ne pas envoyer le projet de loi à l'autre Chambre; nous devons faire en sorte que les intérêts de la minorité de l'Ouest soient convenablement protégés. Ainsi que le *Free Press* le dit, l'adoption de ce bill léserait les intérêts des agriculteurs de l'Ouest canadien en faveur des compagnies. J'estime que le Sénat ne devrait pas appuyer une telle mesure. Quelle disposition contient-il qui puisse empêcher le Pacifique-Canadien ou le National-Canadien d'acheter quelques navires et d'en faire l'exploitation? Aucune.

J'ai déjà parlé des routes, mais il y a une autre question que je tiens à signaler. Vous ne pouvez pas empêcher l'invention de faire son chemin. Les hommes l'ont tenté dans le passé. Le public réclame les camions et les autobus et nous ne pourrons pas nous en défaire. On rapporte de Winnipeg que lorsque M. Coleman, vice-président du Pacifique-Canadien, se trouvait dans cette ville, il réduisit le nombre de trains à destination de Prince-Albert de un par jour à trois par semaine. Une délégation de Prince-Albert vint le voir et M. Coleman demanda aux délégués quel moyen de transport ils avaient emprunté pour faire le voyage. Ils répondirent tous qu'ils étaient venus par automobile. Si un honorable membre de cette Chambre désirait se rendre à une mine du nord, s'y rendrait-il par avion ou par train?

L'honorable M. LITTLE: Par avion.

L'honorable M. HAIG: Evidemment. Aucune mesure législative ne pourrait entraver le progrès de ces moyens modernes de transport. Mais j'affirme, honorables sénateurs, que la population de l'Ouest croit, à tort ou à raison, que le Sénat protège les intérêts des compagnies; elle croit que jamais nous ne prendrons en mains la défense de ce qu'elle juge être les droits du peuple. Le présent bill met maintenant les droits du peuple en question, comme jamais ils ne l'ont été en cette Chambre. Si nous croyons qu'il est juste que nous nous levions pour la défense de ces droits, notre devoir est de rejeter ce projet de loi. Si, d'autre part, nous croyons faire erreur en prenant la défense des droits du peuple, alors adoptons-le. Pourquoi en faire retomber la responsabilité sur la Chambre des communes? J'ignore ce qu'il adviendrait du bill si nous l'y envoyons, mais je sais fort bien que si j'étais dans la politique active et si j'étais membre de l'opposition, je tiendrais à ce que le Gouvernement l'adopte. Croyez-moi, honorables sénateurs, le Gouvernement se créera des ennuis s'il tente de faire appliquer les dispositions de ce projet de loi relatives au transport par route, par air et par eau. Des difficultés sans fin se produiront s'il y a tentative de relever les taux de transport sur les navires des lacs, chose qui se produira si le bill est adopté. Mais, honorables sénateurs, les membres de cette Chambre ne font pas de politique. Nous nous devons avant tout et en tout temps au Canada. Si donc nous jugeons que le bill va à l'encontre des intérêts de la population, que ce soit celle de l'Ouest, de l'Est ou des provinces centrales, notre devoir est de le rejeter.

Je me propose de voter contre l'adoption de cette mesure. J'espère qu'un grand nombre de membres des deux côtés de la Chambre s'uniront pour protéger les intérêts des petites gens. Ceux d'entre nous qui voteront contre le bill ne cherchent pas à protéger les compagnies de transport; ils prendront la défense des cultivateurs harassés de l'Ouest canadien.

L'honorable R. B. HORNER: Honorables sénateurs, j'éprouve quelque sympathie pour les réseaux ferroviaires qui ont à lutter contre la concurrence des autobus. Je considère qu'une partie du projet de loi a du bon. Je veux parler de celle qui autorise la Commission à prendre en considération le caractère permanent du service lorsqu'elle étudie une demande de certificat d'utilité publique faite par une entreprise de transport sur route. J'imagine que cette question viendrait sur le tapis dans le cas où un chemin de fer souffrirait durant l'été de la concurrence des autobus et des camions dans une région desservie toute l'année par le rail. Mais les difficultés auxquelles les compagnies ferroviaires doivent faire face aujourd'hui—j'aurai assez d'audace pour dire ce que je pense—sont dues en bonne partie à la disproportion entre les salaires qu'elles paient à leurs employés et les salaires ou revenus que touchent les producteurs de denrées fondamentales du pays. Les syndicats ouvriers ont barre sur les chemins de fer, de sorte que ceux-ci se trouvent dans l'impossibilité de faire des bénéfices. Les employés des chemins de fer touchent de forts salaires comparativement à la main-d'œuvre agricole de l'Ouest qui gagne peut-être $20 par mois.

Je conviens avec l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) que les cultivateurs de l'Ouest croient que cette mesure législative aura pour résultat le relèvement des taux de transport lacustre; c'est pourquoi je n'aime pas le bill. Une autre raison qui fait que le bill ne me convient pas c'est qu'il aura pour résultat de faire tomber les gens de sens pratique sous la sujétion des théoriciens. Bien des choses qui semblent bonnes sur le papier ne le sont pas du tout dans la pratique. J'imagine des théoriciens membres d'une commission, disant à un homme qui a consacré toute sa vie à une entreprise de transport qu'il ne doit transporter que telle ou telle marchandise et qu'il ne doit imposer que tel ou tel taux. Une forte opposition s'est manifestée contre la disposition du bill à l'effet qu'un exploitant ayant donné avis d'un taux ne pourrait pas le relever dans les 30 jours qui suivent. Eh bien, à cause de certaines circonstances, un armateur pratique trouverait peut-être son compte à transporter une cargaison de grain à un tarif beaucoup moins élevé aujourd'hui que la semaine prochaine, disons, mais si le bill était en vigueur il n'oserait pas réduire son tarif aujourd'hui, à moins de pouvoir maintenir le tarif réduit durant trente jours au moins. A mon sens, la majoration des tarifs résulterait donc inévitablement de leur stabilisation sous le régime du bill.

Tout récemment, le Gouvernement a refusé de stabiliser les prix pour l'agriculture dans l'Ouest canadien. Si nous réglementons à ce point les transports maritimes, l'on ne tardera pas à nous inviter à réglementer la culture, à instituer une commission autorisée à régler la superficie des ensemencements, en vue de stabiliser l'agriculture.

L'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) a cité un article de fond de la *Winnipeg Free Press*. Je le déplore car je vais me sentir moins à l'aise en votant contre le bill, depuis que je sais que ce journal y est opposé. L'attitude de la *Free Press* au sujet d'une certaine autre loi a été désastreuse pour l'Ouest canadien.

L'honorable M. McMEANS: Elle a changé de sentiment.

L'honorable M. HORNER: Je suis opposé au bill parce que je crois qu'il entraverait sans motif les opérations des hommes d'affaires pratiques. Le pays ne le désire pas. Dans l'Ouest, des théoriciens sont passés maîtres dans l'art de s'ingérer dans les affaires des cultivateurs, auxquels ils ont conseillé d'aller s'établir dans des régions privées d'eau et qui approvisionnèrent certains d'entre nous de bestiaux qu'ils nous rachetèrent dans la suite à 1c. la livre. Le bill, je le crains fort, jetterait aussi les cultivateurs dans l'embarras.

L'honorable A. B. GILLIS: Honorables sénateurs, ce qui se produit ici est analogue à ce qui est arrivé aux séances du comité des chemins de fer. Jour après jour, nous attendions que quelqu'un vînt parler en faveur du bill, mais tout l'appui qui fut donné à celui-ci fut un ou deux télégrammes émanant des compagnies d'emmagasinage de blé.

L'honorable M. DANDURAND: J'avoue que toutes les entreprises privées se sont opposées au bill.

L'honorable M. GILLIS: Les gouvernements aussi, puisque chaque province représentée s'y est également opposée.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une autre affaire.

L'honorable M. GILLIS: Je dis que chaque province représentée au comité s'est opposée au bill. Je n'ai pas pris une part très active aux délibérations du comité, mais je les ai suivies de fort près, et après avoir écouté les témoins qui ont comparu chaque jour j'aboutis à la conclusion que le Gouvernement ne prenait conseil que de lui-même en ne retirant pas ce bill si mal vu. Si quelqu'un était venu appuyer le bill devant le comité, le Gouvernement aurait eu quelque motif de persister à vouloir le faire adopter.

Le ministre des Transports s'est présenté plusieurs fois devant le comité. Il a été très accommodant, je l'avoue, et il a accepté bon nombre d'amendements plus ou moins sans importance pour la plupart; mais le ministre ne nous a pas permis de toucher à l'article 4, le plus important du bill sans doute. Il a dit qu'il retirerait le bill si nous apportions des modifications quelconques à cet article. Voilà ce qu'il a dit, je crois.

Or, ce n'est pas la première fois que l'on tente de réglementer les tarifs de transports sur les lacs. Les honorables sénateurs se rappelleront qu'en 1923, je crois, le Parlement adopta une loi qui les réglementait et les stabilisait. Mais cette loi resta sans effet et n'aboutit à aucun résultat. Eh bien, j'imagine

que ce bill aura le même sort s'il est adopté. Je ne vois pas la moindre possibilité d'appliquer les dispositions du bill. Ma foi, il faudrait une armée de gendarmes et des patrouilles navales sur les lacs pour les faire respecter. Il faudrait un corps de police à chaque port des lacs.

Comme d'autres honorable sénateurs l'ont souligné, le bill semble avoir pour objet principal l'adoption d'une législation destinée à venir en aide aux chemins de fer. Pourtant, comme l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) l'a démontré à l'évidence, le bill n'aboutirait aucunement à un pareil résultat. Autant que je puis voir, le bill aurait pour unique effet de majorer les frais de transport par eau du blé et des autres marchandises en provenance ou à destination de l'Ouest. Au cours des délibérations du comité, quelqu'un a remarqué que le blé était sorti des mains du cultivateur une fois qu'il avait atteint la tête des lacs, et qu'une réglementation des tarifs de transport sur les lacs n'influerait en rien sur le prix que le cultivateur touche pour son grain. Ma foi, le moins que l'on puisse dire d'une telle affirmation, c'est qu'elle est une absurdité. Chacun sait que les frais de transport, que ce soit par voie ferrée ou par eau, sont l'un des principaux éléments dont il faille tenir compte en fixant le prix du grain. Donc, si les tarifs de transport sur les Grands Lacs sont majorés, l'Ouest en souffrira.

Je n'ai pas, honorables sénateurs, à m'étendre sur la situation de l'Ouest à l'heure actuelle. A mon avis, elle n'est pas désespérée; je crois, au contraire, qu'elle se redressera; mais nous avons été durement éprouvés au cours des dernières années. La population de l'Ouest a subi le contre-coup fort pénible de fléaux tels que celui des sauterelles, de la sécheresse et d'autres encore échappant au contrôle de l'homme. Mais les cultivateurs des Prairies ont eu l'an dernier à subir une nouvelle épreuve: le fait de n'avoir pas permis à la Commission du blé de continuer de fonctionner les a dépouillés de plus de 60 millions de dollars. Ce fait est indéniable. L'adoption de ce projet de loi ajoutera encore au fardeau que portent déjà péniblement les cultivateurs de l'Ouest du Canada.

Il m'a fait bien plaisir d'entendre le leader du Sénat (l'honorable M. Dandurand) suggérer un amendement qui soustrait les Provinces maritimes aux dispositions de ce bill. Je veux le féliciter d'avoir fait cette concession. La prospérité des Provinces maritimes semble comparable à celle de toute autre partie du pays. Le fait est que toutes ces provinces ont réussi à équilibrer leurs budgets. A ce

point de vue, elles se tirent mieux d'affaires que les provinces des Prairies, car nous ne parvenons pas dans l'Ouest à équilibrer les nôtres. Il nous faut compter sur l'Est du pays pour venir en aide à nos vaillants cultivateurs. Nous n'avons honte ni de demander ni de recevoir ce concours, car, les honorables députés le savent, les Provinces maritimes, celles de Québec et d'Ontario sont tout aussi intéressées au succès des cultivateurs des Prairies que nous le sommes.

A titre de citoyen de l'Ouest, je trouve que ce projet de loi atteint dans ses forces vives la population des provinces des Prairies. Et le Sénat ne devrait surement pas favoriser ni approuver une mesure susceptible d'accroître son fardeau. Pour ces motifs, et pour d'autres que je pourrais soumettre si j'en avais le temps, je voterai contre ce bill.

L'honorable HENRY A. MULLINS: Honorables sénateurs, ayant vécu pendant nombre d'années dans l'Ouest et ayant cherché à faire pousser deux brins d'herbe là où il n'en poussait qu'un seul auparavant, j'ai quelque connaissance de la situation agricole dans les provinces des Prairies. J'ai vécu aux foyers même des pionniers dans l'Ouest. J'ai été témoin du développement de cette région.

Le grand obstacle des premiers temps dans l'Ouest fut la pénurie des moyens de transport, et lorsqe nous partîmes pour là-bas, vous de l'Est, ici, cherchiez à nous en détourner. Vous disiez que le trafic serait si restreint que le Pacifique-Canadien ne trouverait pas un revenu suffisant pour payer la graisse des essieux. J'ai devant les yeux une déclaration faite à l'époque allant à dire que les bestiaux mourraient de froid en si grand nombre que les colons en seraient stupéfaits et que les colons eux-mêmes qui s'y trouvaient déjà demeuraient souvent infirmes pour la vie par suite des engelures. J'y ai vécu 50 ans et il me reste encore à avoir l'onglée. C'est un pays merveilleux que nos trois provinces des Prairies, offrant une superficie de 250,000 milles carrés de terres fertiles.

Vous me demanderez peut-être, de quoi souffre donc cette région? J'ai soigneusement étudié toute la situation et je répondrai sans hésiter que la première difficulté surgit des taux de transport des marchandises. Mon très honorable chef dans cette enceinte (le très honorable M. Meighen) le sait tout aussi bien que moi. J'ai sous la main une déclaration qu'il a faite en 1925, dont je donnerai lecture avec sa permission. A l'époque, il était à la tête du parti dans l'autre Chambre, dont la députation n'offrait pas l'aspect composite qu'elle a aujourd'hui. Maintenant l'on y rencontre un peu de tout. Permettez-moi d'accorder aux membres du parti du Crédit social le mérite qui leur revient. Ils ont offert une de mieux, pour m'exprimer comme nos anciens dans l'Ouest, que ne l'avaient fait les Progressistes. Ils peuvent avoir des idées biscornues, mais ils ont si bien surenchéri sur les Progressistes qu'aux dernières élections ils les ont jusqu'au dernier laissés chez eux. Le parti du Crédit social compte dans ses rangs des instituteurs, des professeurs et des pasteurs, des hommes qui n'ont jamais été appelés à gagner un dollar sur des terres et qui n'ont jamais connu ce que les pionniers ont dû apprendre.

Un des plus fiers pionniers dont puisse s'enorgueillir le Canada est l'habitant de Québec. Je l'ai vu de près lorsque j'expédiais de l'Ouest des trains de bestiaux à Montréal et à Québec. Parfois, lorsque le train était en panne, j'ai dû lui acheter du foin pour nourrir mes animaux. Je déclare ne pas connaître de supérieur à l'habitant de la province de Québec. Il s'est pourtant trouvé un professeur américain pour déclarer la semaine dernière qu'il préférait un nègre de l'Alabama à l'habitant de la province de Québec. Que les honorables membres du Sénat s'arrêtent à l'idée d'une telle déclaration de la part d'un homme que l'on dit être professeur. J'ai vécu au grand air plus ou moins toute ma vie. Je n'ai pas eu l'avantage d'aller au collège ni à l'université. Ma carrière s'est forgée sur l'enclume de l'expérience. Je suis stupéfait devant une telle déclaration de la part d'un homme de culture et d'expérience au sujet de l'habitant de la province de Québec. Par son emploi du mot "nègre", cet homme a révélé ce qu'il est. Se serait-il servi du mot "noir" ou "homme de couleur", cet homme aurait témoigné quelque peu d'un meilleur goût.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur est-il certain que cet homme n'a pas un peu de sang nègre dans les veines?

L'honorable M. MULLINS: L'acoustique de cette Chambre n'est pas très bonne et je n'entends pas très bien mon honorable ami. J'admire un pionnier, j'admire l'habitant, et cette insulte est injustifiable. Cette façon de dénigrer le pionnier de Québec me déplaît autant que si elle s'adressait au pionnier de l'Ouest. Il travaille très fort pour se tirer d'affaires.

Je suis d'avis que ce bill va étrangler et piller le pauvre agriculteur de l'Ouest canadien. Nous essayons depuis de nombreuses années de faire abaisser les taux de transport trop élevés. J'avais l'intention de lire le discours prononcé par mon très honorable

chef en 1925, de crainte qu'il ne l'eût oublié et ne puisse approuver le bill. Nous étions ensemble sur la même estrade quand il a exprimé l'opinion que je partageais moi-même et que je partage encore. Je vais maintenant citer ses paroles, de crainte de l'oublier en dénonçant cette mesure nuisible. Mon très honorable chef, qui était alors premier ministre, parlait d'une brochure qui, disait-il, avait été répandue dans la circonscription par le parti libéral-progressiste. Il qualifiait de faussetés les assertions contenues dans cette brochure au sujet de son attitude sur la question de taux de transport dans l'Ouest canadien, et il répéta alors ce qu'il avait dit à Selkirk le jeudi précédent au sujet de sa manière de voir passée et présente:

J'affirme aux cultivateurs de ces plaines et à chaque cultivateur de l'Ouest canadien que jamais un gouvernement dont je serai le chef ne prendra des mesures ayant pour effet de relever les taux de transport, car je sais qu'il n'est aucunement nécessaire de relever ces taux.

Les taux de transport ont toujours été l'épouvantail de l'Ouest canadien.

Quelques VOIX: Oh! oh!

L'honorable M. MULLINS: Vous pouvez rire, vous, gens de l'Est, qui demeurez à proximité des moyens de transport. Mon langage est dicté par l'expérience. J'ai payé des milliers de dollars au Pacifique-Canadien dans le temps où c'était le seul chemin de fer qu'il y eût dans l'Ouest. J'ai eu l'honneur d'expédier le premier train chargé de bestiaux sur cette ligne quand elle a atteint Jackfish Bay. Je fais ce commerce depuis 1890. Je connais un peu ce que c'est que les frais de transport entre l'Ouest canadien et les ports de l'Atlantique. Je le répète, les taux de transport élevés sont l'épouvantail de l'Ouest canadien. Nous pensions avoir quelque chose en notre faveur quand on a complété le chemin de fer de la baie d'Hudson. Mais quelqu'un bloque cette issue et nous ne pouvons pas faire développer cette voie comme nous le voudrions pour lui permettre de donner son plein rendement.

J'étais membre de l'Assemblée législative du Manitoba en 1901. J'ai sous les yeux la loi au moyen de laquelle le seul gouvernement véritable que cette province eût jamais fit quelque chose pour les gens de l'Ouest canadien. Le gouvernement de l'époque garantit les obligations émises par le chemin de fer Nord-Canadien quand ce dernier donna des embranchements au Manitoba. En retour, le gouvernement obtint la haute main sur les taux de transport et fit réduire de 4c. par 100 livres les taux de transport à partir de Brandon et des autres endroits du Manitoba jusqu'à la tête des Grands Lacs. Nous avions un taux de 10c. pour le blé. Aujourd'hui, les taux sont de 20 p. 100 plus élevés qu'ils n'étaient à cette époque. Je vais citer à mes honorables collègues l'article 8 du contrat, lequel se trouve l'annexe de la loi:

En considération de la garantie desdites obligations et du transport desdits bail et option, la compagnie consent par les présentes à ce que, jusqu'au 30 juin 1930, A.D., le lieutenant-gouverneur en conseil fixe de temps à autre les taux qui seront exigibles par la compagnie pour le transport de toutes les marchandises à partir de toutes les stations des lignes de la compagnie dans le Manitoba jusqu'à Port-Arthur, ainsi qu'à partir de Port-Arthur jusqu'à toutes les stations des lignes de la compagnie dans le Manitoba, ainsi qu'à partir de toutes les stations des lignes de la compagnie dans le Manitoba jusqu'aux autres stations desdites lignes de la compagnie dans le Manitoba. Toutefois, avant la fixation de ces taux, la compagnie sera toujours entendue et il sera tenu compte de ses intérêts. La compagnie consent à ne pas demander ni exiger, pour le transport des marchandises entre les endroits ci-dessus indiqués, en aucun temps après la fixation desdits taux, des taux plus élevés que ceux ainsi fixés par le lieutenant-gouverneur en conseil.

Je demande maintenant à mes honorables collègues qui siègent ici depuis de si longues années pourquoi ils nous ont privés de cette concession. En 1917, vous pensiez que, sous le couvert d'une mesure de guerre, vous aviez une bonne occasion de nous l'enlever. Je le répète, nous avions, par cet accord, obtenu ce privilège jusqu'en 1930 en échange de l'hypothèque que nous avions prise sur les lignes de chemin de fer et parce que nous avions garanti les obligations de la compagnie du chemin de fer Nord-Canadien. Nous aurions dû garder ce privilège jusqu'en 1930. Après la signature de cette entente, le cultivateur du Manitoba a été prospère; il réussissait. Nous avons eu dix-sept ans de prospérité et nous pouvions expédier ici toutes sortes de produits. Vous, gens de l'Est, ne pouvez être prospères quand l'Ouest ne l'est pas. J'ai eu à souffrir de la sécheresse durant plusieurs années quand je cultivais mille acres de terre; il n'est pas tombé de pluie sur ma ferme, et je sais la misère qui en résulte. Je n'ai jamais vu tant de misère que j'en ai vu dans l'Ouest canadien depuis six ans. Nous avons eu les sauterelles, la sécheresse, la rouille et autres fléaux, mais nous reprenons le dessus. Vous verrez ce que nous ferons l'an prochain. Il y a dans le Manitoba plus de terre noire préparée par le colon que vous ne pouvez l'imaginer. Et vous ne pouvez pas décourager le colon, quelque rudes que soient les coups que vous lui portez. Il a la stabilité du pionnier et cette stabilité va redonner la prospérité au pays.

Je le répète, sous le régime de la convention conclue avec le chemin de fer Nord-Canadien, nous avions obtenu une réduction de 4c. par

cent livres pour le transport du bétail sur pied et des autres produits. A cette époque, les taux du Pas du Nid-de-Corbeau dont nous entendons tant parler aujourd'hui n'étaient pas en force. Personne n'y a jamais songé tandis que les taux du Nord-Canadien étaient en vigueur.

L'honorable sénateur de Winnipeg (M. Haig) est un citadien et je suis un campagnard.

L'honorable M. McMEANS: Puis-je rappeler à mon honorable ami que je suis le sénateur senior de Winnipeg.

L'honorable M. HAIG: Je suis le sénateur junior.

L'honorable M. MULLINS: J'aurais dû dire le sénateur junior et je le regrette. Nous, les gens de l'ouest, avons réclamé une diminution du prix de transport depuis des années. Le *Winnipeg Free Press* s'est fait le champion de l'abaissement du prix de transport à partir de l'entrée en fonction de son premier rédacteur, M. Luxton.

Honorables sénateurs, je prévois que le présent bill causera des ennuis. Vous ne pouvez étouffer la population de l'Ouest sans qu'elle proteste de la façon la plus vigoureuse. Si le Gouvernement désire aider l'Ouest, qu'il présente un bill visant à abaisser les prix de transport. J'éprouve une grande sympathie pour les chemins de fer, mais il y a beaucoup de leur faute s'ils se trouvent actuellement en mauvaise posture. Les compagnies de chemin de fer ont construit trop de voies ferrées; elles ont déboursé de fortes sommes pour améliorer leurs lignes et elles ont édifié des hôtels spacieux et luxeux tandis que les gens de l'Ouest luttaient pour joindre les deux bouts. Nous avons fait tout ce qui dépendait de nous pour maintenir le pays intact et sauver la situation.

J'aimerais bien discuter nombre d'autres questions concernant la situation dans l'Ouest, mais le temps que j'ai à ma disposition ne me permet pas de le faire. J'ose espérer que les honorables sénateurs de l'Est du Canada, qui connaissent l'Ouest pour l'avoir traversé en pullman, modifieront le projet de loi de façon à ce qu'il permette aux gens des Prairies de sauver le pays de la ruine.

Honorables sénateurs, lorsque vous voyagiez entre Ottawa et Winnipeg, il y a quelques années, vous pouviez voir des trains entiers de wagons chargés de bestiaux en route vers Montréal. D'autre part, vous rencontriez également des trains de wagons chargés de produits en transit, qui venaient de Montréal et à destination de l'Ouest. En ce temps-là, le pays était riche et fertile et l'activité était générale tant dans les campagnes que dans les centres urbains. Le relèvement des prix de transport a amené un changement désastreux si bien, qu'à cette heure, vous ne rencontrez plus de trains composés de wagons chargés de bestiaux comme autrefois. Je m'abstiendrai de discuter l'industrie de l'élevage et l'importance qu'elle a pour l'Ouest; cependant, j'ose espérer que les honorables sénateurs n'oublieront pas cette industrie et qu'ils ne permettront pas l'adoption du bill tel quel. L'honorable ministre des Transports est l'un de mes amis et l'idée d'empêcher l'adoption de son projet de loi ne me sourit guère; cependant, lorsqu'il s'agit de choisir entre cette mesure et l'intérêt des colons établis sur les terres de l'Ouest, je voterai sans la moindre hésitation contre la motion pour la troisième lecture.

L'honorable M. JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, la discussion qui se poursuit depuis au-delà d'une heure prouve une fois de plus que la conservation de soi-même constitue la première loi de la nature. Plusieurs sénateurs éminents de l'Ouest ont pris tour à tour la parole pour s'opposer à l'adoption du présent bill lequel, si j'ai bien compris, vise à réglementer d'une manière raisonnable et conséquente les taux de transports des marchandises et des voyageurs. Mon honorable ami le sénateur de Saskatchewan-Nord (M. Horner), si j'ai bien saisi le sens de ses remarques, a attribué les difficultés des chemins de fer que le bill en discussion est censé leur aider à surmonter, aux taux des salaires disproportionnés que les compagnies paient à leurs employés; il a déclaré que dans l'Ouest, les gens touchent un salaire de vingt dollars par mois.

L'honorable M. HAIG: Qui a dit cela?

L'honorable M. MURDOCK: Quand l'honorable sénateur s'en ira chez lui pour le congé de Pâques, je me demande s'il serait disposé à voyager à bord d'un train dont la locomotive serait conduite par un mécanicien touchant un salaire de $20 par mois? Advenant un arrêt du train en pleine nuit, je me demande s'il verrait d'un bon œil que le préposé aux signaux, chargé de protéger sa vie tandis qu'il repose, fût un homme touchant un salaire de $20 par mois? Je me demande s'il aimerait voir un homme de $20 par mois remplir les importantes fonctions que comporte le transport en toute sécurité du trafic au Canada? Je suis d'avis que mon honorable ami ignore absolument les choses essentielles touchant les taux des salaires par jour ou par heure ou d'après le nombre d'années d'expérience. Il ne faut pas oublier que des centaines—oui, je puis dire des milliers, je le crois—d'employés de chemin de fer au Canada, qui ont sacrifié de quinze à vingt-cinq des meilleures années de leur vie au service des compagnies

de chemin de fer afin d'obtenir de l'avancement, se voient privés de leurs emplois dans nombre de cas parce que le trafic fait défaut.

Les remarques de mon honorable ami le sénateur junior de Winnipeg (M. Haig), qui a quitté la salle des délibérations, à ce que je vois, m'intéressent tout particulièrement. Je voulais lui poser la question: Quels sont les intérêts financiers qui se dissimulent derrière le bill en discussion? Je puis soulever—du moins, on a prétendu que je puis le faire—beaucoup d'enthousiasme contre les menées des intérêts financiers du moment qu'ils me semblent agir au détriment des intérêts du public consommateur ou du peuple canadien.

Si nous devons parler des intérêts financiers, faisons un peu d'histoire. L'honorable sénateur junior de Winnipeg (M. Haig) a admis que le but de ce bill était de venir en aide aux chemins de fer. Il a dit, non seulement une fois mais à plusieurs reprises, je crois, que les chemins de fer n'en retireraient pas un dollar. Il peut avoir raison. Mais que fait-on des gros intérêts dont il a parlé au sujet de ce bill? Je suppose qu'ils se trouvent dans les provinces d'Ontario et de Québec. Par ailleurs, y a-t-il une partie du Canada qui soit plus responsable aujourd'hui de la situation présente et passée des chemins de fer que le public bruyant de l'Ouest et ses représentants au Sénat et à la Chambre des communes? A mon avis ce sont eux, et eux seuls, qui sont responsables de l'énorme dette que le peuple canadien doit porter pour le compte des chemins de fer.

Remontons trente-deux années en arrière au moment où deux nouvelles provinces étaient crées dans le grand Ouest canadien. Chacune a coûté au peuple de l'Ouest, et au peuple du Canada tout entier, des dizaines de millions de dollars. Avec les connaissances que nous possédons maintenant, et compte tenu de notre expérience sur le trop grand nombre des organismes de gouvernement, songerions-nous en 1937 à créer deux nouvelles provinces comme nous l'avons fait en 1905? Je ne le crois pas. Nous avons dépensé des millions de dollars parce que les habitants de l'Ouest demandaient à grands cris l'établissement de deux gouvernements provinciaux. Dans quel but? Dans le but de protéger les intérêts financiers de citoyens de cette immense région. Si nous jetons un coup d'œil sur le passé nous constatons qu'en 1905 il n'y avait qu'un réseau de chemin de fer dans l'Ouest canadien; mais les habitants de cette partie du pays, ne tenant compte que de leurs intérêts financiers, insistèrent pour obtenir de nouveaux moyens de transport. Les ont-ils obtenus? Nous savons tous qu'ils les ont eus. Deux voies transcontinentales,—qui sont partiellement abandonnées ou démolies aujourd'hui,—furent construites à la suite des vociférations et des demandes des gros intérêts et du peuple de l'Ouest canadien. Puisqu'il en a été ainsi, il me semble qu'un honorable sénateur de l'Ouest a mauvaise grâce de prétendre que ce bill doit servir des intérêts financiers. Je demanderai à l'honorable sénateur junior de Winipeg (M. Haig) de quels intérêts il entend parler? Veut-il parler des intérêts du peuple canadien, qui doit verser environ 50 millions par année à cause des effets de la situation des chemins de fer au Canada sur le public? Si ce sont ces intérêts qui sont en jeu, qui est responsable de cette dette? Il n'y a pas de partie du pays ou de catégorie de citoyens qui soit plus responsable de cette situation que ne le sont le grand Ouest canadien et sa population. A ce sujet je ne veux pas être mal compris, et je ne veux pas qu'on dise que je critique les réclamations des habitants de l'Ouest. Ils ont agi alors au meilleur de leur connaissance et avec l'intention de protéger leurs intérêts présents et futurs. Peut-on les blâmer de la chose? Mais il me semble qu'il sied mal à un honorable sénateur de l'Ouest d'attribuer la responsabilité de cette mesure,—qui traitera avec équité toutes les parties du Canada, je le suppose,—à d'autres, et d'accuser les intérêts financiers de l'avoir inspirée.

Puisque nous en sommes sur la question des intérêts financiers,—ceci est en quelque sorte une digression,—voyons ce que nos chers amis de l'Ouest ont fait. Ils ont demandé avec plus d'insistance, peut-être, que toute autre partie du Canada. Les faits le démontrent. N'ai-je pas lu récemment dans les journaux, ou entendu dire, que certains de ces habitants de l'Ouest, remontant à environ trente ans en arrière, alors que bon nombre d'entre eux vivaient sur des fermes et fréquentaient les écoles d'Ontario ou de Québec, réclament la rétrocession à l'Alberta et à la Saskatchewan de ressources naturelles qui étaient détenues par le Gouvernement fédéral avant la création de ces deux provinces? Si vous pouvez imaginer quelque chose de plus forcé ou qui établit plus clairement qu'il s'agit bien des intérêts financiers, j'aimerais savoir ce que c'est.

Ce bill ne me semble pas clair sur une foule de points. Je ne sais trop comment cette loi s'appliquera. Je n'aurais pas pris part à cette discussion si on n'avait pas soulevé un ou deux points qui manquent entièrement de logique. Je veux parler tout particulièrement de la suggestion relative à la protection ou au maintien des intérêts financiers, tout probablement dans la province d'Ontario et de Québec. J'appuierai mon honorable ami le membre junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) lorsqu'il s'agira de mâter les intérêts financiers qui ne

sembleront pas bien régis ou bien contrôlés. Est-ce que ce bill ne vise pas à protéger raisonnablement l'héritage dévolu au peuple canadien à cause de la situation ferroviaire? Est-ce qu'il ne tend pas à protéger raisonnablement les moyens de transport que la population de l'Ouest n'utilise que la moitié de l'année, lorsqu'il n'y a pas d'autres services disponibles? Est-ce que ce bill n'assure pas tout simplement la protection de moyens de transport qui existent depuis plusieurs années, et existaient fort longtemps avant qu'on songe même aux autres moyens de transport? A ce que je comprends, ce bill a pour objet de tenir un compte raisonnable et juste des intérêts du peuple canadien dans les chemins de fer du Canada, que ces services soient possédés et régis par l'Etat ou par la grande compagnie dont notre pays a retiré de si importants avantages par le passé. J'espère que l'honorable représentant junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) ou un autre étudiera à fond cette question des intérêts de droit, parce qu'au cours de ses observations il a employé les mots " intérêts financiers " non pas seulement une fois, mais deux ou trois douzaines de fois. Il me semble que nous devrions savoir ce que ces mots signifient.

Je tiens à dire, en terminant, qu'à mon avis les gens de l'Ouest canadien ont réclamé leurs droits et la protection de leurs intérêts avec plus d'insistance que les habitants des autres parties du Canada. C'est à cause de ces demandes réitérées de la population de la vaste région de l'Ouest qui insistait sur certaines choses dans le but de protéger ses intérêts, que de fortes sommes d'argent ont été dépensées pour la construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et des voies ferrées transcontinentales.

L'honorable M. McMEANS: Le chemin de fer de la baie d'Hudson n'a rien coûté à la population du Canada. Il a été construit sur des terrains qui avaient été mis de côté...

L'hon. M. MURDOCK: Je ne connais pas cette question pour entamer une discussion avec mon honorable ami sur ce sujet, mais je crois que l'on a affirmé plusieurs fois sur les tribunes publiques...

L'honorable M. McMEANS: Une certaine étendue de terre avait été mise de côté.

L'honorable M. MURDOCK: Des millions de dollars ont été versés. Ce n'est pas que je trouve beaucoup à redire à cela. Le Parlement du Canada était décidé à donner la satisfaction la plus complète à toutes les réclamations des Canadiens de l'Ouest. Il se peut que si nous avions été aussi bien renseignés à ce sujet que nous le sommes aujourd'hui le chemin de fer de la baie d'Hudson n'aurait pas été construit. Il est possible que si nous avions su en 1905 ce que nous avons appris en 1937, les deux nouvelles provinces de l'Alberta et de la Saskatchewan n'auraient pas été instituées. Voici maintenant que les représentants des vastes régions de l'Ouest,—dont les merveilleux habitants ont contribué à édifier le Canada et à lui créer une place au soleil des nations,—s'opposent à ce bill des Transports qui a pour objet, à ce que je comprends, de traiter d'une manière raisonnable et juste les moyens de transport établis dans notre pays et de tenir compte aussi des intérêts du peuple canadien afin que, pendant six mois de l'année, quand les autres moyens de transport ne sont pas en opération, l'Ouest de notre pays puisse en bénéficier.

L'honorable LENDRUM McMEANS: Honorables sénateurs, je vous assure que je ne consacrerai pas beaucoup de temps à la discussion de ce projet de loi. Je veux appuyer les observations de mon collègue de Winnipeg (l'honorable M. Haig). A ce que je comprends, le Sénat du Canada a été institué dans le but de protéger les provinces contre les majorités. Je constate que ce bill porte atteinte aux droits de la province que j'ai l'honneur de représenter.

Il y a une chose dont il ne faut pas douter. Tous les membres de la Chambre admettent que l'adoption de ce bill grèvera davantage le cultivateur du Manitoba. On n'en peut douter quand on voit un important journal libéral, qui a toujours appuyé tous les gouvernements libéraux que nous avons eus et qui n'a jamais dit un bon mot au sujet du parti conservateur depuis qu'il existe, dire dans la page éditoriale de son dernier numéro que ce projet de loi a été conçu dans l'intérêt d'un monopole et qu'il est désavantageux pour les producteurs de céréales et d'autres denrées.

L'honorable M. MURDOCK: Il exprime l'opinion de l'Ouest.

L'honorable M. McMEANS: Et aussi les vues du parti libéral.

L'honorable M. MURDOCK: Cette fois, il a raison.

L'honorable M. McMEANS: Je n'en sais rien. J'ai lu avec intérêt cet éditorial qui reproche au Gouvernement d'avoir présenté un projet de loi de ce genre et qui lui demande de le retirer. C'est la première fois, je crois, que ce puissant organe du parti libéral ait jamais entrepris de désapprouver un bill présenté par un gouvernement libéral.

Je ne veux ajouter qu'une observation. Le cultivateur du Manitoba doit payer des impôts déjà trop onéreux. A la suite d'une enquête que j'ai faite l'autre jour, je constate que les crédits du ministère fédéral de l'Agriculture ont été augmentés de 3 millions de

dollars depuis deux ans. Je constate que même dans la petite province du Manitoba il y a deux fermes expérimentales ainsi qu'un vaste collège d'agriculture, assez considérable pour répondre aux besoins de l'Etat d'Illinois, peut-être le plus vaste des Etats-Unis. On dépense tout cet argent dans le but de venir en aide aux cultivateurs, mais, pendant ce temps-là, les fermes sont vendues parce que les taxes n'ont pas été payées. Si les dépenses, et par conséquent les impôts de notre pays, doivent continuer à s'accroître et à se multiplier, je ne sais pas de quelle manière cela finira. Ce projet de loi aura pour résultat d'augmenter le fardeau qui pèse sur les cultivateurs de l'Ouest, eux qui en ont déjà trop à supporter. Cela ne fait aucun doute. L'honorable leader du gouvernement (l'honorable M. Dandurand) reconnait que la mesure entraînerait une hausse des frais de transport du blé sur les Grands Lacs. Le but visé par le projet de loi est d'évincer la concurrence.

L'honorable M. DANDURAND: Le ministre a déclaré au comité que tel n'était pas l'objet du bill et que tel n'en serait pas l'effet.

L'honorable M. McMEANS: Je comprends cela mais je n'attache pas grande importance à ses paroles. Je préfère m'en remettre au champion du libéralisme, la *Winnipeg Free Press,* dont j'ai ici un numéro. Il y est dit que le bill aurait incontestablement pour effet d'évincer la concurrence. Le fermier ploie déjà sous le fardeau des impôts et malgré cela le gouvernement vient nous proposer ce bill qui, en éliminant la concurrence, fera majorer les taux de transport sur les lacs et alourdira encore ce fardeau.

Il est du domaine de l'histoire que le Manitoba, il y a un grand nombre d'années, menaça de se rebeller à cause des taux élevés de transport résultant du manque de concurrence. Après l'accession au pouvoir du gouvernement Roblin, la construction du chemin de fer de la Red River Valley amena, avec la concurrence, une réduction des taux. Il n'est pas besoin de revenir plus amplement sur ces faits dans le moment. J'en parle simplement pour prouver que les taux montent toujours quand il n'y a pas de libre concurrence. Comment un membre de cette Chambre peut-il voter sensément pour un projet de loi qui aura pour effet d'éliminer la concurrence sur les Grands Lacs? Et si vous provoquez pareil état de choses, vous faites crouler toute la structure commerciale des transports telle qu'elle existe dans l'univers.

Qu'on me permette de rappeler à l'honorable leader du gouvernement (M. Dandurand) qu'en faisant construire le chemin de fer Transcontinental, qui a coûté des sommes folles, sir Wilfrid Laurier a déclaré qu'il mettrait en vigueur un tarif-marchandises de 13c. le 100 livres d'Armstrong à Québec. Or, que s'est-il produit? Eh! bien, les taux sont montés jusqu'à 33 ou 34 cents et tous les efforts du gouvernement ne sont pas parvenus à les abaisser. Le gouvernement, en vertu du bill que nous examinons, entend fixer le tarif-marchandises. Mais aucun gouvernement n'y parviendra. Les compagnies intéressées sont plus puissantes que lui. Elles pourront dire à la Commission: "Nous transporterons le grain à tel taux, pas un cent de moins". A mon avis, le bill n'est pas rationnel; comme citoyen du Manitoba, je ne voterai pour aucun projet de loi tendant à évincer la concurrence dans les tarifs-marchandises du transport du grain sur les Grands Lacs.

L'hon. W. A. BUCHANAN: Honorables sénateurs, ma façon d'envisager cette mesure peut différer de celle de certains honorables sénateurs qui ont déjà exposé leurs vues. Je me demande si les adversaires du projet de loi n'ont pas une crainte irraisonnée de ce qui peut se produire. J'aborde la question d'un autre angle—prévoyant que ce qu'ils redoutent n'arrivera pas. J'habite une partie du Canada où les gens craignent constamment que ne s'aggrave toute situation défavorable qui peut exister actuellement. Depuis des années, une de nos lois investit la Commission des chemins de fer du pouvoir de contrôler les tarifs-marchandises et les taux de messageries. Le projet de loi à l'étude a pour objet d'étendre les pouvoirs de cet organisme qui serait désormais connu sous le nom de Commission des transports, en lui donnant la haute main sur les tarifs de tous les modes de transport du Canada. Si je juge la nouvelle Commission à la lumière de ce qu'a accompli l'ancienne, je ne vois aucune raison de m'alarmer outre-mesure de ce projet de loi. D'autre part, si je croyais que les craintes de mes honorables collègues de l'Ouest sont fondées, je serais porté à les appuyer.

Les règlements n'entraînent pas nécessairement l'augmentation des tarifs-marchandises. Sans réglementation de certains modes de transport par eau et par air, ces divers intérêts ne pourraient-ils pas se fusionner et augmenter les tarifs de transport sur les Grands Lacs et dans l'air? Ce bill nous permettrait de contrôler ces taux. Si nous trouvions certains taux exorbitants et oppressifs, nous pourrions alors en appeler à cette Commission. C'est ce genre de sauvegarde que nous a assuré la Commission des Chemins de fer depuis sa création. Le plus petit groupement de l'Ouest ou de toute autre partie du

pays avait le privilège de protester auprès de cet organisme, s'il se croyait lésé par des tarifs exorbitants ou par un mauvais service.

Je ne veux assurément pas que cette Chambre adopte une loi qui puisse entraîner la moindre dépense additionnelle pour les cultivateurs de l'Ouest, qu'il s'agisse du transport des denrées qu'ils expédient ou de celles qu'ils importent de l'Est; mais je vois dans cette mesure une tentative de contrôle de tous les modes de transport, sous l'autorité de la Commission des transports, contrôle identique à celui que la Commission des chemins de fer a exercé dans le passé sur les réseaux ferroviaires.

On a insinué que le bill est proposé dans l'intérêt des chemins de fer. Je ne suis pas ici pour prendre la défense des chemins de fer, mais je voudrais relater un incident qui s'est produit dans une région de l'Ouest canadien, simplement pour montrer que les chemins de fer assurent un bon service, et cela parfois là où leurs concurrents en sont incapables. C'est une chose qui, pour moi, mérite d'être sue. La partie sud de l'Alberta, parce que ses routes étaient devenues impassables, a éprouvé, cette année, les plus grandes difficultés dont cette région ait jamais eu à souffrir depuis qu'elle est colonisée. Ainsi, la ville de Cardston, qui compte 2,000 habitants, fut, pendant dix jours, privée de tout moyen de transport ferroviaire et routier et du service de la poste. Voies ferrées et grandes routes étaient bouchées. Qu'a fait la direction du chemin de fer? Elle n'a pas abandonné la partie. Une demi douzaine de ses embranchement avaient perdu presque toute utilité, par suite de la concurrence du transport routier, pendant la belle saison. Malgré tout, la compagnie envoya des charrues à neige et des équipes d'ouvriers, qui, après plusieurs jours d'efforts, réussirent finalement à ouvrir ces embranchements à la circulation. Plusieurs localités situées sur ces lignes se trouvaient dans un état précaire; quelques-unes sont à 50, 60 et 70 milles des grands centres, et si les communications étaient restées interrompues un peu plus longtemps, elles auraient pu manquer même des produits de première nécessité. La concurrence des camions automobiles, qui, soit dit en passant, n'ont pu circuler sur les grandes routes de l'Alberta méridionale, cette année, à venir jusqu'à il y a huit ou dix jours, avait obligé de réduire le service de ces embranchements à un ou deux trains par semaine. Cependant, de grosses dépenses furent effectuées pour desservir les localités qui comptent sur ces lignes de chemins de fer, lorsqu'il n'y a pas d'autre moyen de transport.

Je ne veux pas voir disparaître la concurrence; mais, si je comprends bien, ce projet-ci ne viserait pas les services de la baie d'Hudson ou du littoral du Pacifique. Si les tarifs-marchandises des services des lacs devenaient trop élevés, la plupart des producteurs de grains du Manitoba et presque tous ceux de la Saskatchewan pourraient expédier leurs produits par la voie de la baie d'Hudson. A l'heure actuelle, l'Alberta expédie pour ainsi dire la totalité de son grain par son débouché de l'ouest, c'est-à-dire Vancouver. Je considère que ces voies constitueraient une sorte de concurrence pour celle des Grands lacs, au cas où l'on chercherait à imposer des tarifs exorbitants pour le transport du grain par la voie des lacs. Toutefois, je ne pense pas qu'une commission régissant toutes les formes de transport au Canada permettrait de majorer les tarifs-marchandises des lacs, ce qui constituerait une charge pour les cultivateurs de l'Ouest. C'est mon impression. Si je pensais que ce bill dût avoir pour effet de hausser les tarifs de transport du grain, ou encore des denrées alimentaires et des articles d'habillement venant de l'Est, je m'y opposerais dans cette enceinte.

L'honorable M. McMEANS: Eh bien, on a admis qu'il aurait ce résultat.

L'honorable GEORGE GORDON: Honorables sénateurs, je conviens avec mon honorable ami de Lethbridge (l'hon. M. Buchanan) que la Commission des chemins de fer a fait œuvre utile en réglant les tarifs des chemins de fer et les questions de service. Mais je trouve que les chemins de fer constituent forcément une sorte de monopole, car ce n'est pas tout le monde qui peut faire construire un chemin de fer. Ce projet de loi vise deux genres de transport en particulier: le transport par air et le transport par eau. Or, je crois que ces genres de transport, suivant les desseins de la Providence, devraient pouvoir être exploités librement en concurrence avec d'autres. Il y a des milliers de gens qui ont assez de capitaux pour faire construire des aéroplanes et assurer des services aériens, de même qu'il y a des milliers de gens qui peuvent faire construire des navires pour transporter des marchandises par eau.

L'honorable M. CASGRAIN: Et perdre de l'argent.

L'honorable M. GORDON: Oui, et peut-être perdre de l'argent; c'est le risque de toute entreprise commerciale. Pour ce qui est des aéroplanes et des navires, il n'y a qu'une chose à considérer pour déterminer les tarifs qu'il convient d'exiger: c'est le coût de l'exploitation. A cet égard, c'est la même chose que pour l'épicier, le quincailler, le meunier ou n'importe quel commerçant. Quant à moi, je suis assez vieux jeu pour croire que la concurrence est essentielle au commerce.

Je peux comprendre ce que ressentent nos honorables collègues de l'Ouest qui s'opposent au projet de loi, et je comprends aussi l'attitude des chemins de fer. L'honorable sénateur

junior de Winnipeg (l'hon. M. Haig) a dit que le projet de loi ne rapporterait pas un sou de plus aux chemins de fer. A mon avis, il ressort des témoignages recueillis par le comité que les chemins de fer sont susceptibles, advenant l'adoption du projet, de grossir leurs recettes provenant du transport des marchandises. Mais je ne vois pas comment ils pourraient retirer un avantage sur le grain, de la tête des lacs à Montréal; ils ne peuvent pas faire concurrrence aux transports fluviaux. Certes, en hiver, il leur est possible d'avoir une partie de ce trafic, mais, pendant la saison de navigation, presque tout le trafic emprunte la voie la plus économique.

L'honorable M. CASGRAIN: Que dire du chemin de fer de la baie d'Hudson?

L'honorable M. GORDON: Il ne touche presque en rien à la question. Avant qu'on n'entreprît ce chemin de fer, j'étais d'avis qu'on ne devrait pas le construire, et depuis qu'il a été construit...

L'honorable M. MURDOCK: Vous en êtes plus certain.

L'honorable M. GORDON: J'en suis plus certain. D'après mes remarques mes honorables collègues comprendront que je vais voter contre le bill. S'il devient loi, il ne pourra que faire hausser le coût du transport des céréales de l'Ouest, et je ne crois pas que l'ensemble du pays ait le droit de causer du préjudice à nos amis de l'Ouest. A tout prendre, les chemins de fer n'en bénéficieraient que fort peu, et bien qu'une hausse des taux de transport-marchandises puisse être d'un très léger avantage à nos gens, elle causerait un grand préjudice à l'Ouest. C'est pourquoi je crois devoir voter contre le bill.

L'honorable M. CASGRAIN: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? Comment les taux de transport ferroviaire dans l'Ouest canadien soutiennent-ils la comparaison avec ceux des Etats-Unis?

L'honorable M. GORDON: Je ne suis pas au courant des taux américains, mais j'ai entendu dire ici et ailleurs que, somme toute, nos taux sur le blé sont plus bas que les taux correspondants que l'on exige aux Etats-Unis.

L'honorable M. MURDOCK: Très bien!

L'honorable M. GORDON: Mais la plupart des gens ne tiennent pas compte du fait que nos taux pour de courtes distances sont plus élevés que les taux de cette catégorie aux Etats-Unis. Mais je n'ai rien à dire contre ces taux plus élevés, étant donné la malheureuse situation dans laquelle nous nous trouvons au point de vue de nos chemins de fer

L'honorable M. CASGRAIN: Je puis dire à mon honorable ami que dans l'Ouest canadien on peut expédier trois wagons de marchandises pour le prix qu'il faut débourser pour en expédier deux seulement aux Etats-Unis.

L'honorable M. GORDON: De quel produit s'agit-il?

L'honorable M. CASGRAIN: Du blé.

L'honorable M. GORDON: Je conviens avec mon honorable ami que les taux de transport du grain sont plus bas dans l'Ouest canadien que dans le territoire correspondant des Etats-Unis.

L'honorable W. M. ASELTINE: Honorables collègues, comme je suis moi aussi, de l'Ouest canadien, j'hésite un peu à prendre part à ce débat, mais j'aurais quelques remarques à faire, particulièrement à l'égard de ce qu'a dit l'honorable sénateur de Lethbridge (l'honorable M. Buchanan). Si je l'ai bien compris, il a déclaré qu'il voterait contre ce bill s'il croyait que son adoption entraînerait une hausse des taux de transport sur les Grands Lacs. Après avoir examiné les témoignages rendus devant le comité des chemins de fer, je suis d'avis que les taux de transport sur les Grands Lacs augmenteront si ce bill devient loi. Les représentants des compagnies de navigation ont effectivement dit qu'elles ne pourraient continuer leurs opérations d'après les taux actuels. Il n'y a pas d'autre conclusion à tirer. Les autres honorables sénateurs de l'Ouest qui ont pris la parole ont aussi exprimé l'idée que l'objet du bill est de hausser sensiblement les tarifs. Une augmentation de trois cents le boisseau dans le tarif du blé signifierait, en ce qui me concerne, une charge d'environ $1,000 par an. Autrement dit, le prix de mon blé se trouverait diminué d'autant, f.à b. Rosetown.

L'honorable M. KING: N'est-il pas vrai que dans l'Ouest le blé se vend à un prix basé sur les cours de Fort-William, de Vancouver ou de Churchill?

L'honorable M. ASELTINE: C'est exact, mais l'un des éléments qui entrent dans le prix est le taux de transport sur les Grands Lacs.

L'honorable M. KING: Mais le prix coté est basé sur les cours de Fort-William, de Vancouver ou de Churchill?

L'honorable M. McRAE: N'est-il pas basé sur le prix de Liverpool, déduction faite des frais de transport?

L'hon. M. ASELTINE: Oui, déduction faite de tous les frais jusqu'à l'endroit d'où se fait l'expédition. Par conséquent, toute hausse des tarifs de transport réduirait d'autant le prix que je toucherais pour mon blé f.à b. Rosetown.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur suppose que le taux de transport du blé sur les Grands Lacs augmenterait?

L'honorable M. ASELTINE: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: C'est ce que pense l'honorable sénateur?

L'honorable M. ASELTINE: Oui. J'estime, d'après les témoignages, qu'à moins d'une hausse des taux les grandes compagnies de navigation se verraient acculées à la faillite.

L'honorable M. DANDURAND: Telle n'est pas l'opinion de l'honorable ministre qui a présenté le projet de loi.

L'honorable M. ASELTINE: Je ne parle pas du témoignage que l'honorable ministre a rendu devant le comité des chemins de fer. J'aimerais savoir où sont ceux qui approuvent ce bill. Je n'ai pas entendu un seul honorable sénateur appuyer ouvertement cette mesure. L'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) n'a pas dit bien clairement s'il était en faveur de la mesure ou non. L'honorable sénateur de Lethbridge (l'honorable M. Buchanan) n'a pas été plus précis. Ce bill semble être orphelin et j'ai craint un moment que nous ne soyons obligés de faire une demande en vertu de la loi du bien-être de l'enfance pour trouver son père putatif.

J'espère que nous allons entendre quelques remarques de la part des honorables sénateurs qui sont en faveur de cette mesure. D'après moi, ce projet de loi a été conçu à la hâte sans tenir compte de tous les facteurs secondaires. D'après ce que j'ai entendu, la plupart des témoignages sont absolument hostiles au bill. Le Sénat, en sa qualité de corps judiciaire, devrait étudier les témoignages et si la majorité est hostile à la mesure, la motion pour troisième lecture devrait être rejetée. J'approuve presque tout ce qui a été dit par d'autres honorables sénateurs de l'Ouest et je conseille au Gouvernement de retirer ce bill.

(Sur la motion de l'honorable M. McRae, le débat est ajourné.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

JEUDI 18 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL DES TRANSPORTS

MOTION POUR LA TROISIÈME LECTURE

Le Sénat passe à la suite du débat, ajourné hier, sur la motion pour la 3e lecture du bill B, Loi établissant une Commission des transports au Canada et conférant autorité relativement au transport par chemins de fer, navires, aéronefs et véhicules automobiles.

L'honorable A. D. McRAE: Honorables sénateurs, nous conviendrons d'une chose: la situation sérieuse des chemins de fer au Canada. C'est sans doute notre problème le plus important. Les recettes des chemins de fer, l'an dernier, ont été encourageantes en ce sens qu'elles ont dépassé celles de l'année antérieure, mais pas au point de nous montrer optimistes. Je ferai observer à la Chambre que notre population est fort limitée, soit environ dix millions et demi d'habitants, et que l'alimentation de nos chemins de fer sur un trop vaste parcours est restreinte. Je vois par les rapports actuels que les affaires internationales du Canada se sont accrues jusqu'à $1,585,000,000 durant les onze derniers mois, ce qui est un très beau résultat, bien plus appréciable que celui de l'année précédente. Avant la dépression, le chiffre d'affaires par habitant au Canada a été plus considérable que dans tout autre pays, et les statistiques que j'ai mentionnées indiquent que nous nous rétablissons rapidement. Je veux montrer qu'il y a une limite aux affaires que peuvent encourager dix millions et demi de citoyens, et, étant donné les tarifs actuels, les recettes de nos chemins de fer ne peuvent dépasser un certain montant.

Le bilan du National-Canadien accuse encore un très gros déficit, et celui du Pacifique-Canadien n'est pas de nature à offrir beaucoup d'encouragement aux actionnaires. Mais il y a un facteur très sérieux que ne reflètent pas ces bilans, celui d'un matériel démodé. Quiconque étudie cette situation doit se rendre compte qu'il faudra tôt ou tard y faire face. L'expansion des services de transport compétitifs force plusieurs compagnies de chemins de fer de ce continent à reconnaître ce fait. La seule raison pour laquelle on ne s'est pas efforcé davantage à remédier à un matériel démodé qui s'accentue de plus en plus dans les chemins de fer de ce continent, est que l'on est incapable de se procurer les capitaux nécessaires à cette fin.

Nous avons beaucoup entendu parler des services compétitifs. Je désire rappeler aux honorables sénateurs que la construction de chaque mille de bonne voie ferrée ne fait qu'augmenter la concurrence à laquelle les compagnies de chemins de fer sont en butte. On a démontré au comité que les amé-

liorations des machines, tels que le moteur Diesel, allaient réduire des deux tiers au moins les frais d'énergie des camions, et que cela mettra ces services compétitifs dans une position encore plus avantageuse que maintenant. J'ajouterai, honorable sénateurs, que nos chemins de fer ne pourront plus récupérer une grande partie des affaires qu'ils ont perdue. On pourrait tout aussi bien essayer de remettre Humpty Dumpty sur le mur. C'est impossible. Le public ne le voudra pas. Il demande les services les plus économiques et les plus avantageux. A mon sens, les Canadiens s'opposeront à tout obstacle au progrès. Si nous permettions ces obstacles, combien faudrait-il de temps pour que nous soyons arriérés d'une génération? Je suis sûr que les Canadiens refuseront de rester en arrière de leur temps en ce qui concerne les services de transport, de même que tous les autres services requis par la société moderne.

Il y a deux manières de résoudre nos difficultés de chemins de fer. Je sais qu'il n'est pas populaire de tenir ce langage, mais il n'y a pas de mal à regarder les choses en face. Nous savons tous que nous ne pouvons nous dispenser des chemins de fer; la vie commerciale du pays demande leur maintien. Nous devons payer leurs frais d'exploitation, soit au moyen de subventions directes, soit par des tarifs-marchandises plus élevés.

Tous mes honorables collègues conviendront avec moi, je crois, que les déficits actuels ne peuvent se perpétuer. Je ne pense pas que le public consente à des tarifs plus élevés. Il me semble donc que la seule manière de résoudre le problème est de subventionner les deux réseaux, comme nous le faisons aujourd'hui pour le National-Canadien. Les dépenses d'exploitation augmentent de jour en jour. Nous sommes dans une période de hausse des prix. Les matériaux, la main-d'œuvre, et tout ce que nécessite l'exploitation des chemins de fer, coûtent plus cher. Pour les raisons que j'ai invoquées, nous ne pouvons espérer une augmentation sensible du trafic des voyageurs et des marchandises. Comment alors les compagnies pourront-elles se maintenir à moins que nous ne trouvions le moyen de parer à leurs déficits? Il vaut tout aussi bien considérer que nous donnons maintenant une subvention de 40 à 50 millions aux Chemins de fer nationaux du Canada, et que nous devons être prêts à le faire presque indéfiniment. Je ne dis pas que le pays ne peut supporter cela, mais c'est un effort considérable, et nombre de gens craignent que la solvabilité du pays ne soit en danger.

Je comprends que nous avons tous été quelque peu désappointés du peu d'économies qui ont résulté de la coopération entre les chemins de fer et sur lesquelles nous comptions. Les honorables sénateurs connaissent mes vues à ce sujet, car je les ai déjà exprimées. Je suis convaincu que la coopération désirée ne sera jamais efficace à moins d'une pression. Si nous subventionnons, un jour, les chemins de fer, comme je le crois, nous pourrons alors user de quelque influence pour obtenir l'uniformité essentielle à l'administration la plus économique de nos chemins de fer.

J'espérais que la coalition évidente en un autre endroit aurait pour résultat le dépôt, à la prochaine session au plus tard, d'une mesure relative à tout ce problème des transports; cette opinion unanime dans l'autre Chambre devrait amener une véritable solution dans un bon sens. Si cela arrive, je suis certain que tous les honorables membres du Sénat en seront enchantés.

Mais que dire du bill dont nous sommes saisis? Il ne touche au problème que d'une manière superficielle. On a dit qu'il n'a pas été bien mûri. Certainement, les témoignages rendus devant le comité, les nombreux amendements adoptés, l'incertitude de plusieurs honorables membres du comité, l'application des détails, la réglementation des affaires, l'impossibilité de faire face à la concurrence des camions et des autobus, la question constitutionnelle, le peu d'avantages que le bill offre aux affaires, et autres raisons, justifient, je crois, l'assertion que ce projet de loi n'a pas été bien conçu et que, s'il est mis en vigueur, ce sera un facteur très incertain dans notre problème des transports.

Je n'ai pas l'intention, honorables sénateurs, de passer en revue une grande partie des observations que nous avons entendues hier, mais je tiens à parler de deux articles du bill que je trouve très importants. Le premier concerne les tarifs convenus. Si j'interprète bien cette expression, elle signifie qu'un expéditeur qui a des affaires suffisantes pour intéresser les chemins de fer peut négocier un contrat pour le transport de ses marchandises à un tarif moindre que le tarif ordinaire, subordonnément à l'approbation de la Commission des chemins de fer. Cela implique deux tarifs, l'un pour cet expéditeur et un autre un peu plus élevé pour le petit expéditeur qui ne peut offrir les mêmes avantages aux chemins de fer.

L'honorable M. KING: Pour la même marchandise?

L'honorable M. McRAE: Pour la même marchandise. Il me semble, honorables collègues, que c'est rétrograder d'une trentaine d'années et revenir quelque peu à la situation qui existait avant la création de la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur sait que le petit producteur peut obtenir le même tarif en s'adressant à la commission.

L'honorable M. McRAE: Je comprends cela. Mais est-ce juste? Naturellement, l'expéditeur important fait baser son tarif sur les affaires qu'il offre. Je sais que le petit expéditeur peut venir à Ottawa et se présenter devant la Commission des chemins de fer. Mais, je le demande à l'honorable leader, cet homme est-il en état de retenir les services d'avocats pour présenter sa cause ?

L'honorable M. DANDURAND: Il peut se passer de cette aide, je crois.

L'honorable M. McRAE: Probablement, mais aura-t-il l'habileté ou le courage, ou pourra-t-il défrayer les dépenses nécessaires, pour présenter sa cause convenablement? Nous revenons aux conditions qui existaient il y a trente et même cinquante ans. Nous retournons aux conditions qui ont créé, en partie, les grands trusts des Etats-Unis. Je me rappelle avoir lu l'histoire de la Standard Oil Company. C'est en vertu de ce système que cette compagnie s'est établie. Elle est allée un peu plus loin. Non seulement a-t-elle été plus favorisée que le petit expéditeur, mais elle a perçu ce qu'elle a payé en plus de son tarif.

L'honorable M. DANDURAND: Puis-je interrompre mon honorable ami? J'ai beaucoup d'estime pour son jugement. Il nous a parlé de la situation très précaire des chemins de fer. L'objet des tarifs convenus imposés aux chemins de fer est simplement de fournir à ces derniers le même avantage dont jouissent les compagnies de camionnage et de navigation sur les lacs, en étant capables de fixer des tarifs convenus. Les compagnies de chemins de fer disent: "Afin que nous puissions exister, nous devrions certainement recevoir le même traitement".

L'honorable M. McRAE: L'honorable leader a raison. Le comité a appris que les camionneurs accordaient des tarifs spéciaux à la maison Woolworth et autres grands magasins à rayons, des tarifs plus bas que ceux qu'ils demandent à des expéditeurs individuels. Je suis certain que la majorité des membres du comité a pensé que cette manière d'agir n'est pas juste et devrait être changée. On ne peut corriger une faute en en commettant une autre.

L'honorable M. DANDURAND: Non, mais on peut placer les deux sur un pied d'égalité devant la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. McRAE: Nous sommes sur une bonne base maintenant, mais je prétends que si nous adoptons ce système pour remédier à une situation répréhensible en ce qui concerne la concurrence des camionneurs, nous commettrons deux fautes au lieu d'une. J'avouerai franchement que c'est une autre mesure rétrograde. Depuis un an ou deux nous avons entendu parler des propriétaires de magasins en série ou à rayons imposant des entraves aux petits commerçants. Allons-nous augmenter ces difficultés? Il faut remédier à la situation du camionnage. Les règlements des chemins de fer ne devraient pas être changés.

Je passe maintenant à l'autre disposition du bill à laquelle je m'oppose, et qui est également, je crois, une innovation; le contrôle des tarifs de fret des lacs. Depuis des générations, les expéditions sur les lacs ont été soumises à une concurrence libre. Les compagnies de navigation n'ont jamais reçu de subvention du Dominion ou d'aucun des gouvernements provinciaux. Des gens placent leur argent dans des vaisseaux, comme dans toute autre entreprise, dans un but de profits. Si l'on est allé trop loin, si l'on a fait venir trop de navires des Etats-Unis—c'est de là qu'ils viennent, malheureusement, très peu de nos vaisseaux des lacs ont été construits au Canada—si l'on a fait venir ces vaisseaux dans un but de gain, et si aujourd'hui on les exploite à perte, c'est malheureux. Pourquoi le Gouvernement se soucierait-il des placements de capitaux de particuliers, et espérerait-il au moyen de législation, rétablir la solvabilité de compagnies privées, alors que le public ne se plaint pas des tarifs de fret, ni du manque de vaisseaux—ils sont trop nombreux, au contraire,—et pourquoi nous demanderait-on de sanctionner une mesure législative pour rendre de nouveau solvables trois ou quatre compagnies de navigation, c'est ce que je ne puis m'expliquer.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas l'objet du bill.

L'honorable M. McRAE: Je veux relever maintenant une observation faite au cours du débat d'hier. L'honorable leader du Gouvernement a dit, et avec raison que le ministre n'a pas déclaré que les tarifs hausseraient. J'ai siégé quelques semaines au comité des chemins de fer, et je tiens à dire qu'il y a été tellement question de l'insolvabilité de ces compagnies de navigation sur les lacs que les honorables sénateurs ne pouvaient en venir à d'autre conclusion que les tarifs allaient être haussés. De fait, si je suis bien renseigné, le système même d'accorder des permis en vertu de ce bill tendrait à retirer du service un nombre suffisant de vaisseaux pour permettre une hausse des tarifs d'expédition sur

les lacs. Je me demande pourquoi le Gouvernement s'intéresserait au sort des compagnies de navigation sur les lacs. Il y a un grand nombre de navires à la disposition du trafic; les tarifs de transport sont peu élevés, les affaires s'améliorent; les aménagements ne manquent pas, et, dans le moment, ce n'est pas un facteur dans notre problème des transports. Le service de navigation sur les lacs est exploité par des particuliers, et nous devrions le laisser en cet état jusqu'à nous ayons conçu quelque projet embrassant tout notre problème des transports, alors que la navigation sur les lacs pourrait fort bien faire partie intégrale de tout le projet.

L'honorable M. SHARPE: Très bien! très bien!

L'honorable M. McRAE: On semble se demander, maintenant, qui paierait une augmentation des tarifs de transport. Je pense que cela a été bien expliqué hier. C'est le marché de Liverpool qui détermine le prix de notre blé. Mon expérience restreinte du commerce du grain m'a appris que ces tarifs sont calculés de près. On obtient des chartes, on examine les droits de port, ainsi que tous les autres éléments relatifs aux expéditions, et le grain est alors manutentionné sur une très petite marge par boisseau. Par conséquent, toute hausse de tarif de transport en aucun endroit de la ligne est enlevé du prix que le cultivateur touche à l'endroit d'expédition.

L'honorable M. SHARPE: Très bien! très bien!

L'honorable M. McRAE: C'est incontestable. Il y a tellement de concurrence dans les affaires aujourd'hui que personne ne peut gagner 3 ou 4c. le boisseau à moins de jouer ouvertement sur le marché, et alors il subira le sort de la plupart des joueurs: il perdra.

Je pourrais mentionner un autre facteur en passant. Si le bill devenait loi, notre blé en destination de la Grande-Bretagne ne pourrait passer par Buffalo. En d'autres termes, la navigation sur les lacs serait un monopole entre les mains des compagnies de transport dont les opérations se font maintenant entre la tête des lacs et Montréal. Je dirai franchement que le cultivateur de l'Ouest perdrait une partie considérable de cette préférence de 6c. dont il jouit maintenant sur le marché britannique.

L'honorable M. MURDOCK: Je me demande si l'honorable sénateur peut expliquer ce point davantage. Je ne comprends pas comment le cultivateur de l'Ouest perdrait cette préférence?

L'honorable M. McRAE: Si le cultivateur qui produit un boisseau de blé en Saskatchewan en touche $1.50 à Liverpool, et si le transport lui coûte 25c., sa recette nette sur sa terre est de $1.25. Si le tarif des lacs est haussé de 5c. le boisseau, et si le cultivateur doit acquitter 5c. de plus pour le transport de ce boisseau à Liverpool, il reçoit cela de moins sur sa terre. Est-ce clair?

L'honorable M. MURDOCK: Cela comprend-il l'autre tarif par voie de Buffalo?

L'honorable M. McRAE: Non. En vertu de l'accord britannique, cet autre tarif par voie de Buffalo ne peut rivaliser. Nous ne pouvons expédier aujourd'hui par le port de Buffalo que le blé destiné à d'autres pays que la Grande-Bretagne.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur n'a pas expliqué ce point. Je nie que le bill aura pour effet la hausse de n'importe quel tarif sur les Grands Lacs et le Saint-Laurent.

L'honorable M. McRAE: Naturellement, l'intention, je le présume, est de mettre le bill en vigueur afin de voir quel en sera le résultat. Mais quel en est le but sinon d'augmenter les tarifs?

L'honorable M. SHARPE: Très bien! très bien!

L'honorable M. McRAE: Le ministre ne nous a-t-il pas dit à maintes reprises que les tarifs de transport sur les Grands Lacs étaient trop bas et que les compagnies de navigation sur les lacs étaient insolvables? Comment rétablir leur solvabilité—par le bon vouloir ou cette mesure?

L'honorable M. DANDURAND: Le ministre a dit qu'il ne souciait nullement de rétablir leur solvabilité.

Des VOIX: Oh! oh!

L'honorable M. DANDURAND: J'ai cette assertion sous la main. Il a dit qu'il ne se souciait pas de rétablir leur solvabilité. La réglementation des tarifs des chemins de fer a satisfait les provinces de l'Ouest, mais elle n'a pas eu pour effet de restaurer la solvabilité des chemins de fer. L'Ouest a également profité des tarifs peu élevés de chemins de fer.

L'honorable M. SHARPE: Nous n'avons pas de bas tarifs.

L'honorable M. McRAE: Je pense que ce n'est pas la question en jeu. Laissez-moi parler des chemins de fer et montrer le peu de bénéfices qu'ils retireraient de l'application de cette mesure législative.

A mon avis, les tarifs convenus ne devraient jamais être mis en vigueur. S'ils le sont, ils nuiront au petit producteur. Il est même concevable que les tarifs convenus pourraient s'appliquer aux gros expéditeurs de grain, et certainement un homme qui produit une wagonnée de grain ne sera pas content de payer un tarif plus élevé qu'acquitte celui qui produit mille wagonnées. Je pense donc que nous devrions rejeter les tarifs convenus comme mesure rétrograde.

Je passe maintenant aux tarifs des lacs. Je ne doute pas qu'une certaine quantité du transport des marchandises peut être remise aux chemins de fer à condition que les tarifs d'été des Grands Lacs soient assez hauts, mais s'ils le sont, ce sera malheureux pour les consommateurs de l'Ouest qui devront payer cette hausse des tarifs de navigation.

Le principal résultat possible de ce bill, au point de vue de l'utilité pour les chemins de fer, a été mentionné hier soir, je crois, par l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Nous avons entendu fort critiquer les chemins de fer pour n'avoir pas exploité le service de camionnage et d'autobus, pour leur propre protection. Franchement, je ne suis pas de cet avis. Cependant, si ce reproche est tant soit peu vrai, que dire des chemins de fer, depuis l'établissement du Pacifique-Canadien, qui ont négligé de s'emparer de cette grande alimentation naturelle des chemins de fer, le grain de l'Ouest, et en ont laissé le transport, comme cela se fait aujourd'hui, à des compagnies individuelles de navigation, après que la compagnie de chemin de fer l'a livré à Fort-William? De nombreux avantages découleraient du transport par voie ferrée du grain de Port-Arthur ou Fort-William à Montréal ou Liverpool. Les chemins de fer pourraient voiturer le grain de façon à convenir le mieux possible à leur service de navigation, sans les faux frais qui sont un fardeau pour les petites compagnies; et il y a plusieurs autres avantages. Abstraction faite de ces considérations, le transport du blé par les chemins de fer de la tête des lacs à Montréal ou aux ports européens constituerait pour eux un avantage énorme. Si le projet de loi prévoyait l'acquisition de ces compagnies de navigation en faillite, à un prix raisonnable, par les réseaux et le transport par eux du grain jusqu'à Montréal et pour une bonne part jusqu'en Europe, je dirais qu'il s'inspire d'une idée pratique. Je ferai remarquer à l'honorable leader de la Chambre que lorsque le Gouvernement étudiera le problème du transport dans son ensemble, ce sera une question à examiner en toute logique. Si le bill ne prévoit pas cela, il ne vaut pas la peine d'en parler, en ce qui regarde les chemins de fer. Je ne sais pas si les représentants de l'Ouest à la Chambre approuveront ma réflexion, mais à mon sens, nos compagnies de chemins de fer ont perdu une grande source de recettes en laissant le trafic du blé de l'Ouest passer entre d'autres mains, avant qu'il quitte nos rives.

Le projet de loi a eu de bons effets. Il a suscité une grande discussion et l'on a recueilli beaucoup de renseignements qui serviront à la rédaction d'un projet de loi ample sur le problème entier du transport. J'espère que le Gouvernement soumettra à notre étude un programme véritable embrassant la trame entière de notre système de transport, et que nous n'aurons pas seulement à nous occuper de choses secondaires, comme nous le faisons à propos de cette mesure législative.

On s'est demandé si l'honorable Chambre doit renvoyer le bill à l'autre Chambre pour qu'elle en fasse l'étude, étant donné que c'est la Chambre élective de notre Parlement. Je dois dire qu'à mon sens nous ne remplissons pas le rôle d'une commission siégeant pour recueillir des témoignages au sujet du projet de loi. S'il en était ainsi et si nous pouvions renvoyer le bill à l'autre Chambre pour qu'elle agisse sans notre approbation, je n'y trouverais pas à redire. L'étude que nous avons faite de cette mesure et le dossier que nous avons constitué sont d'une grande valeur. Nous formons un corps judiciaire et nous sommes ici pour porter un jugement sincère sur le bill. Puisqu'il en est ainsi, nous n'avons qu'à remplir notre devoir. C'est ce que le peuple attend de nous.

Fort de ce qu'a révélé l'étude menée par le comité pendant des semaines, je suis opposé au projet de loi pour les raisons suivantes: il n'est pas dans l'intérêt public; il ne représente pas dans une mesure importante une solution du problème du transport; une fois adopté, il se révélera une tentative encombrante et perturbatrice d'enrégimentement du commerce que le pays ne peut guère se permettre à l'heure actuelle.

L'honorable M. KING: Honorables sénateurs...

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Honorables sénateurs...

L'honorable M. KING: Honorables sénateurs, je n'étais pas membre du comité qui a étudié le bill, mais j'ai exercé ma prérogative...

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami me permet-il de faire une proposition?

Son honneur le PRÉSIDENT: L'honorable M. King a la parole.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne retiendrai pas la Chambre longtemps mais j'ai

un train à prendre à quatre heures et demie. L'honorable sénateur aura-t-il l'obligeance de me laisser parler avant lui?

L'honorable M. KING: Assurément.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je suis très obligé à l'honorable membre.

Honorables sénateurs, nous avons entendu des discours fort intéressants sur la mesure législative, des discours pittoresques, vivants et parfois assez véhéments. Je m'étonne qu'une Chambre calme et tenant d'une cour de justice ne puisse délibérer sur un projet de loi de ce genre sans se permettre le langage que nous avons entendu à ce sujet, et surtout sans manifester les sentiments dont pareil langage s'inspire.

La majorité des membres de la Chambre conviendront qu'en général le principe à la base du projet de loi, celui de la réglementation des tarifs de transport, est judicieux. J'appuie sur le principe, car sans cela plusieurs de mes collègues me réprimanderaient. Il est vrai que le texte du bill nous a présenté d'une façon très peu satisfaisante le principe qui l'inspire. Néanmoins on reconnaît que le principe est bon. L'honorable ministre des Transports a dit que la rédaction du bill est à reprendre du commencement à la fin, qu'il a proposé le bill à titre d'essai. Autrement dit, le Gouvernement croit que le principe directeur est bon, et il a recherché à tâtons l'application du principe. Chose sûre, si l'enfant que le Gouvernement a présenté à la Chambre était fort laid, difforme et infirme, le comité a merveilleusement amélioré son apparence.

L'honorable M. DUFF: Refait son visage.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je remercie mon honorable ami de sa collaboration, mais le projet de loi était un peu jeune pour recourir à la chirurgie esthétique. Ce qu'il lui fallait, c'était une opération majeure.

L'honorable M. LAIRD: Il était mal conçu.

L'honorable M. BEAUBIEN: Il réglementait une partie du commerce canadien qui soutenait la concurrence du commerce mondial, lequel est exempt de toute réglementation. Le Sénat a fait une excellente besogne en éliminant cette disposition. Cela a été jeté par-dessus bord. Les dispositions répréhensibles ont été éliminées une par une.

Un honorable SÉNATEUR: Pas toutes.

L'honorable M. BEAUBIEN: Quand nous examinons aujourd'hui le projet de loi, je me demande si nous ne sommes pas en droit de dire qu'il est autant l'œuvre de la Chambre que du Gouvernement. Permettez-moi de dire que, grâce au travail d'un excellent comité de la Chambre, une grande partie du bill est bonne et j'exhorte les honorables membres à juger équitablement, à loisir et sans préjugés, une mesure législative qui est partiellement la leur, sinon en majeure partie, et sans la violence et la véhémence que l'on a remarquées dans plusieurs discours. Les Canadiens de l'Ouest m'inquiètent parfois beaucoup. Je leur ai déjà dit et je leur répète que nous, les gens de l'Est, nous sommes parfois las de la façon dont ils nous traitent. Permettez-moi de leur dire que tous les gens ne sont pas riches dans l'Est. Plusieurs occupent des emplois ordinaires et ceux qui ont placé leur argent dans les chemins de fer et les compagnies de transport écopent aujourd'hui. Leur capital est pour ainsi dire immobilisé depuis des années et ils ont perdu parfois une grande partie du service des intérêts qui leur reviennent.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable membre parle-t-il de l'Alberta ou de l'Ontario?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parle de l'Ouest.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pourquoi ne parlez-vous pas de l'Ontario?

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est vrai de l'Ontario jusqu'à un certain point.

Le très honorable M. MEIGHEN: Bien plus vrai.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais c'est encore plus vrai de l'Ouest. Mais je ne devrais pas me permettre cette digression; je devrais borner mes commentaires au projet de loi.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. BEAUBIEN: Ainsi que je le disais, le projet de loi en délibération a été transformé et amélioré, ou du moins il est devenu passable. Il se recommande par une grande chose, l'excellent principe que comporte la réglementation des prix de transport. Pour cette raison, je suis convaincu que la Chambre serait bien avisée de l'adopter. Nous avons fait notre possible pour l'améliorer. Si j'ai raison de voir une excellente chose dans la réglementation des prix de transport, pourquoi ne pas permettre le renvoi de la mesure à l'autre Chambre où on pourra encore lui apporter d'heureuses modifications et la voter, et ne pas la laisser appliquer ensuite et soumettre au creuset de l'expérience?

J'ignore ce qu'il adviendra du bill. D'abord, je crois comprendre que le Gouvernement s'inquiète beaucoup des obstacles auxquels

se heurtera l'application de l'excellent principe de la réglementation. En outre, cela sera peut-être dangereux au point de vue politique. On m'a dit que le Gouvernement espère peut-être en secret que le Sénat le débarrassera d'un enfant qui pourrait lui causer beaucoup d'ennuis dans la suite. Par ailleurs, il y a des gens qui ne veulent d'aucune réglementation. Soyons francs. Le projet de loi est à la croisée des chemins...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami n'a pas tout à fait raison.

L'honorable M. BEAUBIEN: Peut-être que non.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami d'en face (le très honorable M. Meighen) a dit que tout le monde est en faveur du principe dont s'inspire la réglementation, à condition d'y échapper.

Le très honorable M. MEIGHEN: Tout le monde ici.

Le très honorable M. GRAHAM: Cela semble un truisme.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je suis heureux que mon honorable ami m'ait rappelé la chose. Mais cela ne change pas du tout le sens de mon argumentation, du moins sur ce point. D'un côté, il y a le fardeau de la responsabilité et la crainte des conséquences politiques d'une mesure, et de l'autre, le désir incessant de certaines gens de tirer parti d'une situation aux dépens d'autrui. Il se peut que l'alliance de ces deux sentiments amène le rejet du bill par cette Chambre.

Le régime actuel est celui de la survivance du plus apte. Les honorables sénateurs le croient-ils meilleur et plus opportun que la réglementation? C'est la question que je vous pose. Sous le régime de la survivance du plus apte, on s'entre-dévore. Cela dure depuis l'âge de l'homme des cavernes et a produit des misères inexprimables et d'innombrables faillites, comme tout le monde le sait. Allons-nous voter pour la continuation de ce régime des transports? D'aucuns disent que nous ne sommes pas tenus de maintenir ces compagnies de transport qui sont incapables de survivre sans une réglementation. On prétend que nous devrions les laisser périr. Quelle en serait la conséquence? La loi de la nature ne change pas. Si nous tolérons la continuation du vieux régime de la survivance du plus apte, on continuera de s'entre-dévorer et le temps viendra où les compagnies de transport qui ont pu survivre demanderont un relèvement des tarifs. Ce régime sera cause d'un immense gaspillage. Que résultera-t-il de tout cela? Certaines compagnies seront tout simplement en mesure d'exiger des taux excessifs.

Il y a une autre chose à considérer. Que fera le capital s'il ne peut trouver une protection suffisante. L'Ouest a besoin de capitaux et l'Est éprouve beaucoup de sympathie pour l'Ouest, en dépit des affirmations de plusieurs de mes honorables amis. L'Est comprend ce qu'est la vie du pionnier. Nous avons des pionniers dans la province de Québec. Je crois que dans le Québec, la vie du pionnier est plus rude que celle du pionnier de l'Ouest qui trouve sa terre défrichée et qui peut labourer dès la première année de son installation. Dans ma province, la hache du pionnier doit précéder la charrue; il doit déboiser avant de pouvoir cultiver et bâtir sa maison. Je pourrais en dire long sur l'heureux temps de jadis, alors que le cultivateur de l'Ouest ne travaillait que deux mois par année...

L'honorable M. SHARPE: C'est faux.

L'honorable M. BEAUBIEN: ...et qu'il passait l'hiver en Californie après avoir vendu son blé $2 le boisseau.

L'honorable M. SHARPE: C'est absolument faux.

L'honorable M. GILLIS: Non.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mes honorables amis de l'Ouest devraient parfois essayer de comprendre les sentiments de l'Est. Songez aux milliers de gens à modestes revenus qui ont pris leur petit capital, les épargnes qu'ils ont réalisées pendant de longues années de dur travail, pour acheter quelques actions des compagnies de chemins de fer ou de transport. Ils constatent maintenant que leurs placements s'en vont en fumée.

Je reviens à ma proposition. D'un côté nous avons la réglementation et de l'autre le régime de la survivance du plus apte d'après lequel le fort dévore le faible. Désirons-nous la continuation du gaspillage qui s'est produit dans le passé, ou ferons-nous au Canada ce qui a été fait ailleurs, c'est-à-dire empêcher l'établissement de taux démusérément bas ou trop élevés?

Mais, honorables sénateurs, venons-en à ce qui nous touche de plus près. Qu'en est-il des chemins de fer? Nous sommes tous dans les affaires ferroviaires.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien, très bien.

L'honorable M. BEAUBIEN: D'aucuns prétendent que ce bill aurait peu d'effet sur les chemins de fer, en tant qu'il s'agit du blé. Que faites-vous du transport des marchandises?

Quelqu'un prétendrait-il que ce mouvement n'a pas une grande importance dans le transport par rail? Le Parlement n'agirait-il pas avec sagesse s'il donnait quelque appui aux réseaux du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui souffrent tous deux d'une pénurie de revenus depuis des années? Mes honorables amis de l'Ouest disent que ce projet de loi n'aurait d'autre effet que de relever les taux. Je le nie. Les chemins de fer ne réclament rien autre chose qu'un tribunal équitable. Ils demandent que nous leur appliquions ce que d'autres pays intelligents ont appliqué chez eux. Ils nous demandent d'accomplir ici ce qui se fait aux Etats-Unis. Le congrès américain a adopté en deuxième lecture un projet de loi semblable à celui que nous discutons en ce moment.

Nos propres chemins de fer ont été soumis pendant vingt-cinq ou trente ans à un régime de réglementation, mais toutes les compagnies concurrentes de transport sont restées libres. Est-ce juste? Pourquoi, sous le régime de ce bill, ne pas traiter tout le monde de la même façon et assujétir tout le monde à la même réglementation? Ne serait-ce pas en même temps équitable et sage? Comment allons-nous faire sortir nos chemins de fer de la situation dans laquelle ils croupissent si nous ne secouons pas notre propre torpeur?

Nos amis de l'Ouest semblent avoir peur de la Commission des transports, ainsi qu'on désignera la Commission des chemins de fer si le projet de loi est adopté. J'en suis arrivé à mon dernier point et je ne m'y arrêterai pas longuement.

L'honorable M. KING: Vous avez manqué votre train maintenant. Poursuivez.

L'honorable M. BEAUBIEN: Eh bien, si j'ai manqué mon train, je suppose que je ferais tout aussi bien d'infliger à la Chambre l'ennui de m'écouter cinq minutes de plus.

L'honorable M. SHARPE: Je crois que vous avez encore le temps de rattraper votre train.

L'honorable M. LACASSE: Encore un problème du transport!

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne tiens pas à ce que mes honorables amis de l'Ouest pensent que j'ai quelque grief contre eux, mais il me semble qu'un argument en faveur du principe qui inspire le bill devrait leur être présenté. Considérons la situation du pauvre producteur de grains. Nous lui demandons par ce projet de loi d'accepter, non pas des taux plus élevés, mais un tribunal qui décidera si certains taux peuvent être appliqués. On devrait aussi rappeler ces faits aux producteurs de grains. Le grain qu'ils expédient en Europe est transporté sur une distance de 4,800 milles. Sur 3,600 milles, les taux de transport sont réglementés. Il se peut que tous les producteurs ne le sachent pas et plusieurs d'entre eux seraient fort surpris de l'apprendre. Il ne reste que 1,200 milles de ce voyage qui soient exempts de cette réglementation, et tout ce que nous demandons à nos producteurs de l'Ouest c'est de souscrire à la réglementation des taux sur cette distance de 1,200 milles, comme elle existe déjà pour les trois quarts de la distance entière. Tout ce que nous demandons à la population de l'Ouest, c'est qu'elle accepte un tribunal équitable et intelligent pour la réglementation des taux.

Mais des gens de l'Ouest me diront: "Nous ne voulons pas de ce risque, parce que si nous l'acceptons, les taux seront sans aucun doute relevés." Ceux qui parlent ainsi n'ont pas réfléchi qu'ils font un sérieux aveu. C'est comme s'ils affirmaient qu'on ne saurait rectifier les droits existants sans les majorer. Selon cette façon de raisonner, les taux sont trop bas.

Quel est le tribunal qui fixera les taux? C'est la Commission des transports, organisme maintenant connu sous le nom de Commission des chemins de fer. Qu'est-ce que la Commission des chemins de fer a fait dans le passé pour les producteurs de grains? Voilà une question équitable. La Commission des chemins de fer existe depuis au moins vingt-cinq ans, je crois. Qu'a-t-elle accompli pour les gens de l'Ouest? Ont-ils raison de se plaindre?

L'honorable M. MULLINS: Oui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parle de leur produit principal, le grain. N'est-il pas vrai que nos cultivateurs de l'Ouest jouissent du tarif ferroviaire le plus bas du monde, sans exception, pour le transport de cette denrée? Je n'entends aucune dénégation; elle serait d'ailleurs impossible, car ce que je dis est vrai.

L'honorable M. CALDER: Nous ne connaissons pas tous les taux.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je suis heureux que mon honorable ami ait dit cela, car j'ai ici une liste des taux. Voyons quels sont ceux des autres pays comparativement à ceux du Canada.

L'honorable M. CALDER: D'où proviennent ces chiffres?

L'honorable M. BEAUBIEN: Ce sont des statistiques ferroviaires prises au hasard dans *World Railway Statistics* de 1936.

L'honorable M. CALDER: C'est une bonne publication.

L'honorable M. BEAUBIEN: Certainement. Je soulève ce point parce que le tribunal que les gens de l'Ouest refusent d'accepter est celui qui a établi ces taux minimes au Canada. Voyons ce qu'ils sont. Dans notre pays la population par mille de rail est de 252 et le revenu du transport des marchandises est de 95.5c. par tonne-mille. Aux Etats-Unis où la densité de la population est plus forte que la nôtre, la population par mille de rail est de 505. Dans ce pays, le revenu du transport est de $1.003 par tonne-mille.

L'honorable M. CALDER: Dans quel pays?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parle du taux de transport par tonne-mille aux Etats-Unis en général, comparativement au taux de transport par tonne-mille au Canada pris dans son ensemble.

L'honorable M. CALDER: Puis-je rappeler à l'honorable sénateur qu'une telle comparaison ne vaut rien. Vous devez connaître les faits sur lesquels s'appuie la comparaison. Vous devez connaître le volume du commerce, les distances à parcourir et toutes choses de ce genre. Une simple affirmation à l'effet que dans l'ensemble des Etats-Unis un certain taux a cours n'a aucune valeur comparative.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parle à des gens qui, je présume, ont l'habitude des statistiques. Mon honorable ami devrait savoir que c'est la façon ordinaire, raisonnable et claire de traiter les statistiques. Pourquoi? Parce que vous tenez compte des facteurs qui déterminent les taux. Vous prenez en premier lieu le nombre de personnes par mille de rail. Si vous avez deux fois la population par mille de voie, vous avez un trafic double. De sorte que la population est le facteur fondamental. Voyons où en est le Canada. La population de la Grande-Bretagne par mille de voie est de 2,232, soit près de dix fois celle du Canada. Le transport des marchandises lui fournit un revenu de $2.910 par tonne-mille, soit plus de trois fois celui du Canada. La population de l'Allemagne par mille de rail est de 1,955 et son revenu de transport par tonne-mille est de $2.087, soit plus de deux fois celui du Canada. La population de l'Italie par mille de voie est de 2,955 et son revenu de transport par tonne-mille est de $2.756, soit près de trois fois celui du Canada. La population de la France par mille de rail est de 1,547, et son revenu du transport par tonne-mille est de $2.306, soit environ deux fois et demie celui du Canada. La population du Japon par mille de rail est de 4,322; son revenu de transport par tonne-mille est de 82.3c.; c'est le seul cas où le revenu de transport par tonne-mille soit inférieur à celui du Canada. L'explication est simple pour celui qui connaît les salaires payés aux ouvriers japonais. Si nous comparons ces salaires à ceux que gagnent nos ouvriers, la main-d'œuvre japonaise ne touche qu'un salaire de famine. En Australie, la densité de la population par mille de réseau est de 250, environ la même qu'au Canada, mais la recette-marchandises par tonne-mille est de $2.512 en Australie, soit trois fois plus élevée qu'au Canada. Les données relatives au Brésil accusent un coefficient très élevé de recette par habitant, la population par mille de réseau étant de 2,135 et la recette-marchandise de $11.680 par tonne-mille. En Argentine, la population est de 520 par mille de réseau, soit environ le double de la nôtre, et la recette-marchandises par tonne-mille est de $2.410, soit presque trois fois plus élevée que la nôtre.

Ce bill a pour objet essentiel la réglementation. Je ne puis m'empêcher de penser que si nous réunissions les hommes les mieux avertis du pays et leur soumettions le dilemme où notre problème du transport nous enferme, réglementation ou survivance du plus apte—les loups se mangent entre eux—ils n'hésiteraient pas à nous donner ce conseil: "Si vous tenez à supprimer l'effroyable gaspillage et à bien équilibrer votre industrie des transports, il vous faut, pour être à la page, adopter le principe de la réglementation". Le bill a subi de profondes modifications et dans une large mesure il émane de cette Chambre. Si nous l'adoptons en troisième lecture, il aura à subir les assauts de la chambre basse. Il se peut que celle-ci y apporte d'autres améliorations. Si nous voulons jouir des progrès qui accompagnent la civilisation, il ne faut pas oublier que le principe dont le bill s'inspire est essentiel de nos jours. Mes opinions m'obligent donc à appuyer la motion tendant à la troisième lecture du bill.

L'honorable M. CALDER: L'honorable sénateur me permettrait-il une question au sujet des tarifs de transport mondiaux du blé?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je parlais des marchandises en général.

L'honorable M. CALDER: J'ai cru que l'honorable sénateur parlait du blé.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui, pour commencer.

L'honorable M. CALDER: Les tarifs cités s'appliquent à l'ensemble du trafic?

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

L'honorable J. H. KING: Honorables sénateurs, lorsque j'ai cédé la parole à mon honorable ami...

L'honorable M. BEAUBIEN: Je tiens à en remercier mon honorable ami.

L'honorable M. KING: ...j'avais l'impression qu'il désirait se prévaloir d'un privilège particulier aux honorables sénateurs qui habitent les environs d'Ottawa, et, avec la modestie qui caractérise ceux qui viennent de l'Ouest, je me suis fait un plaisir de ne pas empêcher l'honorable sénateur d'exercer ce privilège. Toutefois, il semble s'être laissé plus ou moins emporter par son éloquence: je crois qu'il a manqué son train. Mais je suis heureux d'apprendre son intention d'appuyer le bill, qui a du bon, à son dire.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui.

L'honorable M. KING: En ce cas, ce n'est pas sans quelque profit que je me suis effacé devant lui. A mon sens, sa déclaration doit nous servir de guide dans ce débat. Conviendrait-il d'adopter le principe dont le bill s'inspire, pour le bien de la population canadienne? Notre propre expérience en affaires nous ferait conclure à la valeur de ce principe dans le règlement d'un de nos plus graves problèmes de transport. Lorsque la Commission des chemins de fer fut instituée, les chemins de fer ne voulaient pas de la réglementation ni du contrôle des tarifs, mais, comme nous l'ont appris ceux qui ont témoigné devant le comité des chemins de fer, les réseaux finirent par reconnaître que l'application du principe avait comporté des avantages, aussi bien pour eux-mêmes que pour la population du Canada prise dans son ensemble.

Cela étant, pourquoi ne conviendrait-il pas d'appliquer le principe de la réglementation dans le cas des autres modes de transport qui ont surgi au cours de ces dernières années? A l'époque de la voiture à cheval, la concurrence préoccupait bien peu les chemins de fer, mais depuis vingt-cinq ans l'expansion rapide du transport automobile des marchandises et des voyageurs a porté de graves atteintes au transport ferroviaire dans tout le pays. Cet état de choses n'est pas particulier au Canada, nous le retrouvons dans le monde entier, et je refuse à croire qu'un homme public ou quiconque s'occupe de transports de nos jours penserait pour un moment que le Parlement dût entreprendre de restreindre ces nouveaux moyens de transport. Et tel n'est pas le véritable objet du bill. Nul ne peut affirmer sans crainte d'être contredit que ceux qui s'occupent de transport par camions et autobus ne doivent pas être réglementés de quelque façon, en vue d'uniformiser les tarifs et les coutumes, non seulement dans une province quelconque, mais dans tout le Dominion. Voilà le principe dont s'inspire le bill. Il est vrai que les difficultés d'ordre constitutionnel nous ont empêchés d'assujettir comme nous l'aurions souhaité le transport par camions et autobus à notre contrôle, mais nous tentons un premier pas.

Je me rappelle qu'en 1933 j'ai proposé dans cette enceinte une résolution invitant le gouvernement fédéral à convoquer un comité composé de fonctionnaires de l'administration fédérale et des administrations provinciales, d'employés des réseaux ferrés et des compagnies de transport automobile, et d'autres personnes intéressées dans divers modes de transport. Le très honorable leader de l'opposition (le très honorable M. Meighen), qui dirigeait alors cette Chambre, me répondit qu'il pensait que le Sénat pourrait fort bien nommer un comité auquel la résolution serait soumise et qui étudierait la situation. Le ministre des Chemins de fer d'alors déclara, à l'autre Chambre, que le gouvernement fédéral était à consulter les gouvernements des provinces, auxquels il avait fait parvenir des questionnaires. Je répondis donc au très honorable sénateur qu'il valait mieux laisser l'affaire aux soins du ministre fédéral et des représentants des gouvernement provinciaux.

Un comité analogue siégeait alors aux Etats-Unis. Il comprenait parmi ses membres des représentants du gouvernement fédéral et des gouvernements des divers Etats, des chemins de fer, des compagnies de transport automobile et des usines d'automobiles. Ce comité présenta un rapport qui fut adopté par le gouvernement des Etats-Unis, et il existe aujourd'hui une espèce de contrôle, tant dans chacun des Etats que pour le fédéral, et ce contrôle fonctionne à l'avantage non seulement du transport par camions et autobus, mais aussi de l'industrie des transports en général.

Voilà, à mon avis, le motif qui engage le ministre des Transports à présenter le bill. Il désire appliquer dans toute la mesure possible ce principe général de réglementation. Nul honorable sénateur ne soutiendra qu'il convient de laisser ces services publics de transport échapper à tout contrôle. Mon honorable ami de Saltcoats (l'honorable M. Calder) a déclaré au comité des chemins de fer que nous allions mettre ordre à ce que l'on appelait autrefois la concurrence de cinq sous. Rien de plus vrai. On avoue que nous ne pouvons aller aussi loin dans cette voie que nous le voudrions. Par ma part, j'aimerais à voir le gouvernement fédéral assumer la charge des grandes routes provinciales d'Halifax ou

Sydney jusqu'à Vancouver ou Alberni, sur l'île Vancouver, les fondre dans une grande route nationale et simultanément, de concert avec les provinces, assumer la charge de certaines routes secondaires désignées. On obtiendrait alors une réglementation effective des grandes routes que ce bill ne peut procurer, à cause de la juridiction provinciale. Si un pareil projet pouvait être mis à exécution, toutes les provinces en retireraient des avantages sensibles, à mon avis.

Je crois que le gouvernement fédéral devra un jour s'engager dans la voie que je viens d'indiquer. Il ne ferait qu'imiter d'autres pays, les Etats-Unis, notamment. Il y a quelques jours à peine, la Grande-Bretagne a assumé la charge de 3,000 ou 4,000 milles de chemins de comté et en a fait des grandes routes nationales. L'Allemagne et la France ont fait de même. Je le répète, notre gouvernement fédéral devra un jour agir dans le même sens pour le bien de la population du pays. De cette façon, nous finirons par aboutir à la réglementation unifiée des transports routiers.

Mais le bill vise uniquement à instituer la réglementation du trafic routier interprovincial et international. Voilà les bornes que se pose le ministre. A vrai dire, il lui est impossible d'aller plus loin pour le moment. Il a déclaré au comité des chemins de fer qu'il ne se propose pas de s'ingérer de quelque façon dans les droits des provinces. Si nous adoptons le bill, nous aurons contribué à amener jusqu'à un certain point ce grand service d'utilité publique sous le contrôle du fédéral, et il en résultera une plus grande uniformité dans le trafic routier de tout le Canada.

Je n'appartiens pas au comité des chemins de fer, mais j'ai assité à plusieurs des séances de ce comité et j'ai écouté le pour et le contre. Hier, quelques-uns de mes honorables vis-à-vis ont dit qu'à l'exception des représentants des réseaux ferrés, personne n'a appuyé le bill devant le comité. Ce n'est pas ce que j'ai remarqué. Les représentants de trois compagnies de transports maritimes assurant un service régulier de transport de marchandises sur les Lacs, ont témoigné. Ils ont commencé par dire qu'ils étaient opposés à la réglementation. Deux semaines plus tard ils revinrent et déclarèrent: "Nous avons étudié l'affaire avec soin et les trois quarts d'entre nous favorisent la réglementation proposée dans le bill."

L'honorable M. SHARPE: Ces trois compagnies représentaient les trois quarts des armateurs sur les Lacs. Toutes les petites compagnies étaient opposées au bill.

L'honorable M. KING: Je parle des compagnies de transports maritimes qui ont témoigné devant le comité, et je pense que c'est là un exposé juste de leur attitude. Si les autres compagnies ne se sont pas présentées, tant pis pour elles. Ces compagnies nous ont dit que la situation chaotique actuelle au sujet des taux rendait impossible la conclusion de contrats rémunérateurs et se traduisait par une diminution des affaires. Elles déclarèrent aussi au comité que les compagnies de transports maritimes feront faillite si l'on ne fait pas disparaître la concurrence effrénée ou de cinq sous sur les Grands Lacs. Cela étant admis, n'est-il pas permis de supposer que, si ces compagnies font faillite, l'industrie subira une réorganisation? Mais celle-ci se fera non pas sur un pied de banqueroute, mais sur une base rémunératrice.

L'honorable M. LAIRD: Les tarifs seront majorés.

L'honorable M. KING: Oui, ils le seront, au besoin. Si les honorables sénateurs croient que ce commerce peut être fait sur un pied de banqueroute, ils ne sont pas au fait des conditions modernes du transport maritime. Ainsi, advenant la banqueroute, l'entreprise sera réorganisée sur une base payante. Dans ce cas, pourquoi ne pas réglementer le transport maritime ou fluvial de notre blé, tout comme nous avons établi le contrôle du même transport ferroviaire? Pourquoi n'accepterait-on pas là aussi un tarif conventionnel pour le transport de cet importante ressource naturelle? Mon honorable ami de Vancouver (l'honorable M. McRae) soutient que l'adoption du principe d'un tarif conventionnel serait recourir à des méthodes moyenâgeuses. Le tarif conventionnel correspond probablement aux taux maximums établis. Le taux maximum est connu.

L'honorable M. CALDER: Non, non.

L'honorable M. KING: Un instant. Je veux tirer ce point au clair. Ce que mon honorable ami de Vancouver (l'honorable M. McRae) avait à l'esprit est ceci: qu'un grand producteur pouvait se présenter à une compagnie de transport ferroviaire et dire: "J'ai une forte expédition de bois à vous confier et je désire avoir un taux spécial," et qu'un taux conventionnel pourrait lui être offert, mais qu'alors une fois établi, il deviendrait en vigueur pour tous ceux qui sont engagés dans le même commerce. Le tarif est publié; il est connu. Le tarif conventionnel sur les Grands Lacs ne devrait pas inspirer de grandes craintes dans cette enceinte ni dans la Chambre des communes. Ce sera un taux établi et sous le contrôle de la Commission des transports.

Une forte protestation s'est élevée hier parmi nous quant à ses conséquences pour le

producteur de blé. Je me souviens qu'en 1923 ou 1924, lorsque le blé se vendait à $1.50 ou $2 le boisseau, une situation a surgi sur les Grands Lacs où l'administration fut forcée d'intervenir parce que les taux étaient trop élevés. Une loi fut adoptée, mais les taux étant tombés elle demeura inopérante. Quelqu'un pourra-t-il me dire pourquoi ceux qui sont engagés dans le transport de cette importante ressource ne devraient pas tomber sous la régie de quelque commission—une commission fédérale—qui en réglementerait les taux? Dans toutes les municipalités du pays le principe de la réglementation est appliqué au transport et aux autres services d'utilité publique. Un grand aviateur s'est présenté devant le comité. Il représentait l'opinion de ceux qui sont engagés dans le transport aérien —un nouveau service public au Canada.

Nous nous enorgueillissons fort de ces hommes qui, par leur initiative et leurs propres efforts, se sont faits les pionniers de ce service, et qui ont pénétré jusqu'aux régions septentrionales. Leurs états de services sont de ceux dont tout canadien peut à juste titre être fier. Depuis nombre d'années, le gouvernement a laissé entendre qu'il se proposait d'établir un service aérien d'un océan à l'autre. S'il en est ainsi, ne devrions-nous pas réglementer ce service maintenant et empêcher qu'il ne vienne à échapper au contrôle comme cela est arrive pour le trafic automobile?

Quelques VOIX: Très bien, très bien.

L'honorable M. KING: Je me suis enquis hier du taux f.a.b. Fort-William, Vancouver ou Churchill. Mettons que le blé soit à $1.30 à Fort-William ou à $1.28 à Vancouver. Du moment que la vente en est faite, ce blé échappe au contrôle du cultivateur. Il est vrai que l'acheteur ou l'armateur doit tenir compte d'autres facteurs que celui du prix. Il lui faut tenir compte de ce qu'il lui en coûtera pour le transport de Fort-William à Montréal ou Liverpool; il doit aussi établir combien le change lui coûtera. Il tient compte de ces facteurs au moment de son achat, et naturellement il se base, non pas sur le taux minimum, mais sur le taux maximum, et s'il s'en tire avec profit, c'est fort bien.

En ce qui concerne la réglementation proposée dans le projet de loi, le ministre nous a déclaré que la situation est très grave sur les Grands Lacs. L'on nous a également laissé savoir que le Gouvernement américain, qui a établi la réglementation du transport automobile, songe aussi à faire quelque chose pour ce qui touche le transport sur les lacs. Je crois que le ministre a assuré le comité que ce bill ne serait pas mis en vigueur tant que le Gouvernement américain n'aura pas adopté une législation similaire. S'il en est ainsi, le Sénat et la Chambre des communes peuvent sûrement étudier soigneusement la situation et l'examiner à fond comme cela doit se faire par chaque homme et femme dans tout le pays. Nous avons affaire à un important service d'utilité publique. L'on concède depuis des années que les services d'utilité publique doivent être réglementés. Les diverses provinces et municipalités contrôlent leurs services publics, et je pense qu'il incombe maintenant à l'administration fédérale de suivre cet exemple.

L'honorable J. J. DONNELLY: Honorables sénateurs, quoique le bill à l'étude soit une mesure ministérielle, il a été d'abord soumis au Sénat. Le Sénat a jugé à propos de fournir l'occasion à tous les intéressés de soumettre leur avis au comité chargé d'étudier ce projet de loi. Il n'est pas coutumier aux deux Chambres de poursuivre une enquête approfondie sur chacune des mesures soumises au parlement. En l'espèce, le Sénat fut chargé de l'enquête et, vu que les sénateurs seuls ont entendu les témoignages et examiné les témoins, je crois que notre responsabilité est d'autant plus grande lorsqu'il nous faut prendre une décision sur ce sujet que ce ne fut le cas pour tout autre projet qui nous ait été soumis.

Je ne fais pas partie du comité des chemins de fer, des télégraphes et des ports, mais j'ai assisté à presque toutes ses séances. Je fus grandement frappé du fait que la majorité des témoignages présentés devant le comité étaient défavorables au projet de loi. Tel que présenté, le projet de loi comportait un contrôle fort serré sur le transport par eau; le Bill actuellement à l'étude ne vise presque plus que les Grands Lacs et une partie du fleuve Saint-Laurent.

Au moment où l'on recueillait les témoignages touchant le transport sur les Grands Lacs, on souleva une objection qui me parut sans réplique. Elle allait à soumettre que tandis que la Commission des transports règlementerait les taux pour les navires canadiens, les navires américains seraient libres d'entrer dans les ports canadiens et d'en transporter du blé jusqu'aux ports américains. Je n'oublie pas que la préférence de 6c. dont jouit le blé destiné aux ports d'empire le soustrairait à cette concurrence, mais il me semble qu'une forte proportion de nos blés à destination des ports de l'Europe continentale serait transportée sur des navires américains jusqu'à Buffalo et de là jusqu'au continent sur des routes maritimes américaines. De concert avec mes préopinants, je suis d'avis que les réseaux ferroviaires canadiens sont incapables de concurrencer le transport par eau pendant la saison de navigation pour ce

qui touche le transport du blé de la tête des Grands Lacs jusqu'aux divers ports de mer.

Un des objets de cette mesure—peut-être l'un de ses objets principaux—est de ramener à nos chemins de fer une partie du trafic qui leur a été enlevé par le transport automobile. Je fus plutôt étonné de voir les membres d'un comité du gouvernement fédéral sérieusement occupés à rédiger des règlements visant le trafic automobile quand il est reconnu que 98 p. 100 du trafic automobile au pays relève des administrations provinciales. La majorité des provinces étaient représentées devant le comité. Je me souviens qu'un des messieurs qui ont comparu représentait les provinces d'Ontario, du Manitoba et de la Saskatchewan; un autre représentait la province de Québec; le ministre provincial de la Voirie représentait la province de la Nouvelle-Ecosse et M. Sloan représentait la Colombie-Britannique. Tous s'opposèrent énergiquement à ce projet de loi.

Je me rends compte de la gravité de la situation où se trouvent nos réseaux ferroviaires. Nous serions fort heureux d'aider de toute manière susceptible d'améliorer leur situation financière. Il faut bien tenir compte de la marche du temps. Je viens du comté de Bruce, et je me rappelle le jour où il n'existait pas une seule voie de chemin de fer dans ce comté. Afin de faire parvenir sur les marchés le grain produit par les premiers colons, l'on construisit des bassins et des quais à différents endroits sur les lacs. Un port en particulier, appelé Inverhuron, fut bien aménagé. Il possédait bassins, moulins et entrepôts; c'était un village prospère. Mais avec l'arrivée des chemins de fer qui transportèrent les grains, ce village naturellement disparut. Il est aujourd'hui recouvert de sable amoncelé. Les gens qui placèrent leur argent dans ce village en vue d'assurer le transport des grains ont perdu leurs mises par suite de la marche du temps. Puis vint l'époque de la voiture à cheval, des bogheis, victorias et cabriolets. De grandes usines s'élevèrent partout dans l'ouest de l'Ontario pour la fabrication de ces véhicules. Elle ne sont plus aujourd'hui que des édifices abandonnés. Les gens qui y avaient placé leur argent l'ont perdu. Nous ne pouvons nous attendre à toucher la mise de tous nos placements. Le progrès, dont nous ne saurions arrêter la marche, nous en empêchera.

Les grands progrès réalisés dans la construction des camions automobiles et des grandes routes a eu pour effet d'enlever beaucoup de trafic aux chemins de fer. Selon moi, cette partie du trafic augmentera plutôt qu'elle ne diminuera avec le temps, et le Parlement du Canada pourrait tout aussi bien se mettre à légiférer à l'effet de faire couler le fleuve Saint-Laurent de l'est à l'ouest dorénavant que croire qu'il puisse retarder la marche du progrès par voie législative.

En plus de ces objections au bill, il en existe une autre. J'entretiens l'opinion depuis nombre d'années que les divers parlements du Canada,—les deux partis en sont responsables, —ont inscrit dans nos statuts des législations tutélaires qui ont suscité beaucoup d'embarras à ceux qui voulaient exercer quelque commerce. Diverses formes de législation sociale ont eu pour effet d'enlever à la population la confiance en soi et l'esprit d'entreprise nécessaires. Je me rappelle le temps où un jeune homme se lançait dans la vie convaincu qu'il devait ou réussir ou tomber sur la route. Par nos lois tutélaires nous avons détruit l'ambition chez le peuple, et aujourd'hui bon nombre de jeunes gens entrent dans la carrière sans se soucier de réussir ou non, confiants que cela importe peu puisque, advenant l'insuccès, le gouvernement se chargera de leur assurer la subsistance. Je suis énergiquement opposé à toute législation tutélaire, dont un des caractères se retrouve dans ce projet de loi.

L'honorable J. A. CALDER: Honorables sénateurs, c'est la troisième fois que je demande la parole, et maintenant que je me lève de nouveau, j'ai l'intention de parler. Je n'ai aucunement l'intention de prendre un train, mais je désire vous retenir pour quelques brefs moments,—et quand je dis "brefs", c'est ce que j'entends.

L'honorable M. LACASSE: Qu'il soit question de train ou non.

L'honorable M. CALDER: Je crois que nous sommes tous d'accord sur l'importance de cette mesure. A mon sens, c'est le plus important projet de loi que nous ayons été appelés à étudier au cours de cette session. A ce stage nous pouvons bien tous reconnaître, je crois, que les opinions diffèrent beaucoup quand au sort que nous devons lui faire subir. Le bill lui-même est parsemé d'embarras et de complications; il nous laisse perplexes sur plus d'un point; et tous ceux qui ont siégé au comité se sont rendu compte que le problème que nous devions envisager était fort difficile. Puis le bill est sorti du comité pour revenir à la Chambre et maintenant nous devons en disposer définitivement.

Depuis l'ajournement d'hier, je me suis donné la peine de faire une analyse assez complète du problème dont la Chambre est saisie, et j'avais pensé de vous faire part de cette analyse, mais, pour des raisons purement personnelles, je n'ai plus cette intention et je ne crois pas devoir faire un long discours en ce moment.

Je puis dire que je suis favorable à l'objet principal du projet de loi, et je dis cela sans aucune réserve quelconque. Je suis pour le contrôle des tarifs, mais il ne s'ensuit pas nécessairement que je doive consentir au contrôle des tarifs dans tous les cas. Un homme peut bien avoir foi dans ce principe pour certains services, mais cela ne le force pas à croire qu'il est opportun, convenable ou nécessaire d'appliquer ce principe à d'autres services publics.

Le projet de loi qui est maintenant devant nous a subi plusieurs amputations et il ne reste à la Chambre que deux choses à considérer. Tel qu'il nous a été présenté, le projet de loi était très large quant à sa portée et à son application. Celui que nous étudions en ce moment est différent. Je suis d'avis que les deux seules choses qu'il nous reste à décider sont: en premier lieu, le contrôle du trafic sur les Grands Lacs et, en second lieu, les tarifs convenus que prévoit le bill et semblables à ceux qui sont actuellement en vigueur en Grande-Bretagne et qui l'ont été depuis environ trois ans.

L'honorable M. DANDURAND: Et le contrôle des routes aériennes.

L'honorable M. CALDER: Je ne considère pas que ce problème nous soit soumis.

L'honorable M. LAIRD: Et les grandes routes.

L'honorable M. CALDER: Aucun membre de cette Chambre ne devrait hésiter un instant à donner au Gouvernement le contrôle des tarifs et la réglementation absolue des aéroplanes.

L'honorable M. DANDURAND: Cela se trouve dans le bill.

L'honorable M. CALDER: Oui, c'est dans le bill. Ce que je veux dire, c'est que toute divergence d'opinions qui peut exister parmi nous ne porte que sur deux objets du bill. Quant aux routes, le ministre lui-même a dit qu'il ne mettrait pas la loi en vigueur, même pour les routes fédérales, ni quant au trafic international ou interprovincial, tant que les provinces ne consentiraient pas à lui laisser exercer le contrôle sur leurs routes. Il est inutile de parler de ces parties du projet de loi sur lesquelles il y a accord. Je dis donc qu'il ne nous reste à examiner présentement que deux objets du projet de loi. Le premier est le contrôle projeté du trafic sur les Grands Lacs, et le second est l'emploi projeté d'un système qui est en usage en Grande-Bretagne depuis environ trois ans.

J'ai déjà dit que je suis absolument favorable à l'objet principal du projet de loi. Je crois que l'intention du ministre était bonne et que la façon dont il a conçu le projet de loi était juste. Cependant, les nouveaux ministres sont toujours fort occupés; ils sont harassés de travail à chaque minute du jour; ils ne sont pas accoutumés aux choses qui se passent ordinairement dans les affaires gouvernementales, car les ennuis du particulier homme d'affaires sont différents de ceux du ministre. Je pense que le ministre des Transports était trop occupé pour étudier les dispositions de ce projet de loi comme il aurait dû le faire, et je pense aussi qu'il n'avait pas auprès de lui les légistes experts qu'il lui fallait pour le conseiller en cette affaire. Nous en avons la preuve. La manière dont le ministre a accepté à maintes reprises les amendements proposés au comité indique qu'il y avait dans le projet de loi des dispositions qui n'eussent jamais dû s'y trouver s'il avait été conseillé convenablement. Prenons par exemple la disposition concernant le cabotage. Elle a été promptement supprimée. Prenons la disposition qui aurait atteint les navires qui, chaque année, prennent leurs cargaisons dans les Provinces maritimes et les transportent sur les Grands Lacs. Cette disposition est aussi supprimée. Il y avait même une disposition donnant au ministre le contrôle de tous les navires mus autrement que par des rames. C'était absolument stupide.

L'honorable M. DUFF: Vous avez raison.

L'honorable M. CALDER: J'affirme que, bien que l'intention qui a inspiré le projet de loi soit bonne, le ministre n'a eu ni le temps nécessaire ni les avis qu'il lui fallait pour donner au bill la forme qu'il eût dû lui donner. Quelle est maintenant la situation? Les opinions sont très partagées. Quelle est l'attitude de l'Ouest? Nous devons nous en occuper. Je pense que l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig) a raison de dire qu'à partir des Grands Lacs jusqu'aux Rocheuses, l'opinion publique n'est pas favorable au projet de loi. Est-ce que le Parlement va forcer l'adoption de cette mesure dans les deux Chambres contrairement à cette opinion publique? Je doute que ce soit sage.

On nous dit que le Congrès des Etats-Unis est présentement saisi d'un projet de loi analogue à celui-ci, du moins pour ce qui regarde le trafic sur les lacs. En admettant que cette mesure puisse être adoptée, que savons-nous de ce qu'elle contient? Absolument rien. Il est reconnu que tout pouvoir de contrôle qu'on propose de donner dans notre projet de loi ne vaudrait pas une chiquenaude tant que les Américains ne consentiraient pas à coopérer avec nous dans l'exercice de ce contrôle, et nous ne sommes présentement aucunement certains que le projet de loi américain va être adopté, pas plus

que nous ne savons quelle sorte de contrôle va en résulter, advenant que le projet de loi américain soit adopté.

Qu'il me soit maintenant permis de parler de la partie du projet de loi concernant les tarifs convenus. Ce qui m'intéresse surtout dans ce bill, c'est l'effet possible qu'aurait cette partie si jamais elle était mise en vigueur. Le comité n'a pas entendu de témoignage vraiment sérieux exposant la façon dont le système des tarifs convenus fonctionne en Grande-Bretagne, où on l'a adopté il y a deux ou trois ans. Il est bien vrai que nous avons entendu à ce sujet des représentants des chemins de fer et que nous avons pris connaissance d'un ou deux cablogrammes reçus de la métropole. Nous n'avons cependant pas entendu le moindre témoignage d'une personne connaissant bien les faits sur la façon dont ce système fonctionne en Grande-Bretagne. Aucun. Nous n'avons donc pas eu l'occasion de contre-interroger des gens bien au courant des faits. On nous allègue néanmoins: "Mais ce système est en vigueur là-bas depuis deux ou trois ans. Essayons-le." Je pense que cette Chambre-ci et l'autre Chambre ont droit à plus que cela. Dès qu'on a fait savoir au comité que les Anglais avaient inauguré ce système, nous aurions dû, je le pense, faire venir d'Angleterre des témoins bien renseignés. Nous aurions alors eu des témoignages réels sur la façon dont les choses se passent en Grande-Bretagne, et cela nous eût aidés à décider de cette question.

Pour ma part—et je parle franchement—je suis en faveur du contrôle des taux et j'espère qu'on pourra élaborer un jour quelque projet pour améliorer considérablement la situation du trafic sur les Grands Lacs. Je dois reconnaître que j'ignore comment on s'y prendra. Cela n'est pas de ma compétence. J'affirme cependant sans aucune réserve que le Gouvernement ferait bien, même dans son propre intérêt, de ne pas insister aujourd'hui sur l'adoption de cette mesure. Je ne dis pas qu'il faille abandonner l'idée qui a inspiré le projet de loi, mais je répète que le Sénat n'a pas été suffisamment mis au courant des faits pour lui permettre de prendre une décision sur les deux objets qu'il lui reste à examiner, c'est-à-dire le contrôle du trafic sur les Grands Lacs et les dispositions relatives aux tarifs convenus.

Je n'aime pas à combattre ce projet de loi. Je serais heureux que l'autre Chambre pût avoir l'occasion de l'analyser, mais je crains qu'elle n'ait pas le temps de le faire si la session doit finir assez tôt pour permettre à nos représentants parlementaires d'arriver en Angleterre à temps pour le couronnement. Il me semble que, dans les circonstances, le Gouvernement n'a pas d'attitude plus sage à prendre que de remettre cette mesure à plus tard. Nous aurons alors le temps de l'étudier d'une façon plus complète, puis le ministre et ses collègues pourront examiner plus à fond les projets en question. Quelle est présentement la situation? Mon honorable ami de Kootenay-Est (l'honorable M. King) a prétendu que ce projet de loi a la faveur du public. Où constate-t-il cela? Chez une demi-douzaine, une douzaine ou une centaine de personnes.

L'honorable M. KING: Bien plus que cela. Il est appuyé par l'opinion publique.

L'honorable M. CALDER: La chose ne nous a pas été prouvée. Par contre, on nous a prouvé surabondamment que ce bill n'a pas l'appui réel du public.

L'honorable M. KING: Il n'est combattu que par les gens qui ne sont pas aujourd'hui contrôlés et qui ne veulent pas l'être.

L'honorable M. CALDER: Prétendez-vous que les marchands de Montréal, de Winnipeg, de Toronto et des autres villes, ainsi que les Chambres de commerce, représentant toutes les classes d'hommes d'affaires qu'atteindrait le relèvement des taux de transport...

L'honorable M. KING: Cela n'est pas prouvé.

L'honorable M. CALDER: Voilà ce qu'ils disent et voilà ce qu'ils craignent. Prétendez-vous que tout ce monde n'est pas opposé au projet de loi? Nous pouvons être sûrs que toute la classe des commerçants, et avec elle la classe des consommateurs, sont opposées à ce bill.

L'honorable M. GORDON: Et que dire des provinces?

L'honorable M. CALDER: Quant aux gens de l'Ouest canadien, je n'ai qu'à rappeler l'attitude de M. Dafoe. Je le connais depuis trente-cinq ou quarante ans. Je le connais intimement. C'est un citoyen éminent de l'Ouest, un homme d'un grand caractère et d'une intégrité parfaite, un homme qui connait exceptionnellement bien l'opinion publique de l'Ouest. Quand John Dafoe dit que les gens de l'Ouest sont absolument et totalement opposés à ce projet de loi, je ne puis m'empêcher de croire qu'il sait ce dont il parle. Je le répète, il n'a pas été prouvé devant notre comité des chemins de fer que cette mesure a l'appui d'une partie notable de l'opinion publique. Et cependant on nous demande de l'adopter. Cela n'est juste ni pour nous, ni pour le Parlement ni pour le public. J'espère que le Gouvernement réexaminera la situation. Etant donné le peu

de temps qui reste avant la prorogation, je suis convaincu qu'il serait sage de réserver la mesure pour plus ample étude.

L'honorable A. MARCOTTE: Honorables sénateurs, je n'accaparerai pas longtemps l'attention de la Chambre. J'avais préparé une assez longue argumentation afin d'établir que les cultivateurs de l'Ouest ont tout lieu de croire qu'ils seront lésés une fois de plus, mais, étant donné les aveux qu'ont faits l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) et l'honorable sénateur de Kootenay-Est (l'honorable M. King), je crois qu'il n'est pas du tout nécessaire pour moi de présenter mon argumentation *in toto*. Les honorables sénateurs ont admis que la mesure aura pour effet d'augmenter les prix de transport sur les Grands Lacs. Et voilà justement ce qui intéresse les cultivateurs. Je désire faire consigner au hansard quelques-uns des motifs qui inspirent nos crainte et je vais citer un passage de la lettre lue devant le comité des chemins de fer et qui apparaît à la page 40 du compte rendu des délibérations de ce comité. Cette lettre porte la signature de George S. Mathieson, secrétaire du comité des expéditeurs et des exportateurs de la bourse des grains de Winnipeg. Voici ce qu'il écrit:

> Le système de transport sur les Grands lacs s'est développé au cours d'une longue période, sous un régime de concurrence fondé sur le principe de l'offre et de la demande. Les taux ont principalement dépendu des approvisionnements de grain disponibles pour le transport, de la nature du trafic, de la possiblité d'obtenir des cargaisons au retour des navires, du temps nécessaire pour prendre une cargaison complète, la transporter et la décharger, de la saison de l'année et des conditions climatériques, des dimensions, du type et du nombre des navires disponibles. Les taux de transport dépendent aussi des conditions de la concurrence internationale sur les Grands lacs, telles que le transport du grain des ports canadiens aux ports américains pour transbordement en entrepôt de ces ports à un port océanique soit du Canada soit des Etats-Unis, et de la concurrence jusqu'à un certain point avec les navires océaniques faisant le service des ports du Pacifique et de Churchill et les petits navires océaniques indépendants, qui suivent une route directe.
>
> Un pareil système de permis et la réglementation des droits proposés gêneraient sérieusement le libre transport du grain canadien, le rajustement convenable des taux pour faire face à des conditions qui se modifient constamment, se prêteraient à la création d'un monopole et à l'augmentation des frais de transport du grain canadien sur les Grands lacs au détriment des producteurs de l'Ouest du Canada et constitueraient un moyen de détourner vers d'autres routes un volume considérable de trafic au détriment des armateurs canadiens des Grands lacs.

Voilà qui résume très bien les arguments des cultivateurs de l'Ouest contre le bill.

On a dit que le projet de loi a été mal conçu et mal préparé. Il y a de bonnes raisons à

l'appui de cette assertion et nous les tenons de la bouche même du ministre des Transports. Au cours d'un discours sur les "Problèmes du transport", qu'il a prononcé devant le Canadian Club d'Ottawa, le 20 février dernier, et dont on a distribué un exemplaire aux membres du comité des chemins de fer, le ministre a dit ceci:

> Le sujet que j'ai l'intention de traiter aujourd'hui est de grande envergure, je suis bien prêt à l'admettre. Je le traiterai d'une façon sobre, car, il n'y a pas longtemps que je me suis mis à l'étude de la question et, en réalité, je ne suis pas bien au fait du problème.

Et il nous en a fourni la preuve lorsqu'il a comparu devant le comité. A maintes reprises, il a consenti à la suppression de telle ou telle disposition du bill qu'il pilotait.

Deux honorables sénateurs nous ont demandé de voter à l'appui du présent bill en disant qu'un contrôle exercé sur les taux de transport serait dans l'intérêt du Canada en général. Cependant, lorsque nous avons demandé son avis à M. Guthrie, le président de la Commission des chemins de fer, voici ce qu'il a répondu:

> Mais, à mon avis, si vous prenez le contrôle sur les taux de transport, vous devrez faire en sorte qu'il s'applique sur toute la ligne; autrement, le contrôle sera irrégulier et il s'ensuivra nécessairement des passe-droits.

On peut relever ces paroles à la page 37 du compte rendu des délibérations du comité.

Maintenant, honorables sénateurs, allons-nous favoriser l'adoption d'une loi qui établirait des distinction entre les différentes parties du pays et dont bénéficieraient certains moyens de transport de préférence aux autres? Allons-nous adopter une mesure qui constituerait un passe-droit, surtout à l'égard de l'Ouest? Je ne crois pas que le Sénat le fasse. Pour ma part, je voterai contre le bill pour les raisons que j'ai énoncées.

L'honorable J.-H. RAINVILLE: Honorables sénateurs, le présent bill comporte deux principes dont l'un est sain et l'autre répréhensible. Le premier principe a trait à l'inspection des moyens de transport affectés au public, c'est-à-dire les vaisseaux, les aéroplanes et les véhicules à moteurs afin d'assurer la sécurité, l'hygiène et la protection des marchandises périssables. Cependant, les lois en vigueur tant du gouvernement fédéral que des provinces pourvoient à cette inspection.

Le principe répréhensible est celui-ci: S'il était appliqué, il conférerait au ministre, par l'intermédiaire d'une Commission, le pouvoir d'assigner des routes ou des territoires aux moyens de transport publics sous permis. Il est évident que le bill vise à protéger certains intérêts financiers, c'est-à-dire soit les com-

pagnies de navigation des Grands Lacs soit les chemins de fer; de fait, l'application de ce principe équivaudrait à laisser la voie libre à des particuliers ou à des compagnies pour qu'ils soient en mesure d'établir des moyens de transport sans concurrence.

Le très honorable M. GRAHAM: Puis-je poser une question à mon honorable ami? N'est-ce pas là le principe appliqué dans l'Ontario en ce qui regarde la nécessité et la convenance? L'autorité provinciale entend les réquérants et, si elle est satisfaite, elle leur accorde des permis de faire circuler leurs voitures sur le parcours de certaines routes. On s'appuie, je crois, sur le principe de la nécessité de la convenance.

L'honorable M. RAINVILLE: Voilà qui n'affaiblit aucunement mon raisonnement. A l'heure actuelle, les chemins de fer jouissent d'un privilège semblable, mais ils l'exercent sur leur propre emprise. En vertu du bill en discussion, l'usage des rivières et des canaux, qui appartiennent à l'Etat, serait accordé gratis à certaines compagnies ou à certains particuliers et les recettes leur seraient assurées du fait que la Commission du transport fixerait les taux de transport. Nul doute qu'en fixant les taux, l'on tiendrait compte non seulement du coût de transport, mais on assurerait aussi des bénéfices raisonnables sur le capital placé dans l'entreprise. Voilà qui aurait pour effet de créer une classe privilégiée dans l'industrie du transport. A mon avis, cela équivaudrait à la situation qui existe déjà dans le domaine provincial en ce qui regarde les trusts de l'énergie électrique, lesquels obtiennent le droit d'exploiter les pouvoirs hydrauliques appartenant à la Couronne.

C'est un principe généralement admis, je le crois, que la façon la plus efficace de diminuer les prix, c'est de recourir à la concurrence. Or, le bill en discussion détruirait la concurrence. Par conséquent, je crains fort que si ce projet de loi était adopté, nous verrions d'ici à quelques années les moyens de transport organisés sous l'égide d'un trust ou d'une coalition puissante qu'aucun gouvernement ne serait en mesure ni ne voudrait tenter de contrôler, pas plus du reste que les gouvernements provinciaux n'ont été capables de contrôler les mesures d'inflation de nos compagnies d'énergie électrique, de pâte de bois et de papier et de nos établissements textiles. Pour moi, il s'agit d'un principe vicieux et, s'il est adopté, il contribuera en fin de compte à la nationalisation de tous nos moyens de transport. Lorsque je rappelle à ma mémoire les déficits accumulés par le réseau du National-Canadien, je verrais d'un mauvais œil pour ma part que l'on tentât de nouvelles incursions dans le domaine de l'étatisation.

Cela ne me surprend pas du tout que le présent bill soulève une opposition générale dans toutes les parties du Canada. L'opposition ne vient pas seulement de la part des compagnies particulières, mais de tous les organismes publics. Je suis étonné que le Gouvernement insiste pour faire adopter la mesure en face d'une opposition d'ordre aussi général.

En vertu du projet de loi, le ministre des Transports cherche à obtenir le pouvoir de contrôler les taux de transport maritime. Et dans cet ordre d'idées, on me permettra peut-être de citer une couple d'exemples relatifs à la réglementation des droits dans les ports et des taux de quayage. A l'instar des autres ports nationaux, le port de Montréal a un tarif de droits qui est approuvé par le Gouverneur en conseil. Ce tarif est revisé chaque année et il couvre les marchandises de toutes catégories. En 1932, un citoyen en vue de Montréal, membre de la Fédération des armateurs du Canada, fit savoir aux commissaires du port de Montréal qu'il serait en mesure de détourner vers notre port l'énorme trafic de manganèse qui se faisait alors par le port de New-York, si nous consentions à diminuer de quelques sous les droits imposés sur ce minerai.

L'honorable M. DUFF: S'agirait-il du prix de transport ou des droits de quayage?

L'honorable M. RAINVILLE: Des droits de quayage. Je faisais alors partie de la commission du port. Nous demandâmes au ministre la permission de modifier notre tarif. J'estime qu'il est plus expéditif de s'adresser au ministre que de faire pareille demande à la Commission des chemins de fer, ainsi que le prescrit le bill en discussion. Trois mois s'écoulèrent avant de recevoir une réponse d'Ottawa; nous avons essuyé un refus et nous avons perdu ce trafic.

L'honorable M. DUFF: Très bien; très bien.

L'honorable M. RAINVILLE: En 1932, sir Alexander Gibb a fait une enquête sur nos ports nationaux. Dans son rapport il insiste sur l'importance qu'il y a d'avoir une certaine flexibilité en fixant les droits et les taux de transport. Permettez-moi de citer quelques extraits de ce rapport:

156. En 1926, 1927 et 1928, années qui furent très actives, tous les navires subirent des retards, sauf les paquebots. A cette époque, on estimait que les retards aux navires des lacs seulement coûtaient un sou par boisseau de grain, c'est-à-dire de 10 à 15 p. 100 des frais de transport jusqu'à Montréal.

Dans les trois dernières années, les retards n'ont pas nui autant aux navires océaniques ni aux chemins de fer qu'aux vaisseaux des lacs. En réalité, pendant la saison de 1931, le nombre moyen par jour de vaisseaux des lacs retardés dans le port avec de pleines cargaisons a été de 35. La moyenne du temps passé par chaque bateau en attendant le déchargement a été de douze jours. Et même une fois le retard s'est élevé à plus de soixante jours.

158. Les bénéfices réalisés par les armateurs des lacs dépendent du nombre de voyages de leurs bateaux, dans une saison qui est relativement courte. Ordinairement, le voyage de la tête des lacs à Montréal aller et retour prend probablement quinze jours. Un bateau peut faire en bonne saison une quinzaine de voyages. Aux prix extrêmement bas qui s'offraient en 1931, il est probable que l'on pouvait à peine faire ses frais, même avec un minimum de retard aux deux bouts. Des retards comme ceux qui ont eu lieu régulièrement à Montréal doivent anéantir les bénéfices du transport par les lacs. Dans l'intérêt de la navigation par les lacs et du commerce en général, il serait bon de bien examiner les moyens d'améliorer la situation.

160. La vraie difficulté, en ce qui concerne la flotte des canaux et des lacs, c'est qu'elle dépasse de beaucoup les besoins réels. Une quarantaine de vaisseaux auraient suffi à transporter les 70,000,000 de boisseaux qui sont venus par eau en 1929, tandis qu'il y en avait plus de quatre fois ce nombre. En 1930, il y avait presque autant de ces bateaux venant de Montréal qu'en l'année culminante 1928.

Depuis que sir Alexander Gibb a fait son rapport, tous les droits dans le port de Montréal et dans les autres ports nationaux ont été pour ainsi dire doublés. Nous avions amené au port de Montréal un trafic très considérable de mélasse. Tout dernièrement, un importateur a donné des interviews aux journaux de Montréal dans lesquels il déclare qu'il sera obligé de faire passer ses importations par le port d'Albany à cause de l'énorme augmentation des droits et des taux de transport. Si nous avions un peu plus de latitude pour fixer nos taux nous pourrions garder ce commerce au port de Montréal.

L'honorable sénateur de Vancouver (l'honorable M. McRae) a bien indiqué la véritable difficulté en ce qui concerne la navigation sur les lacs; c'est qu'il y a un trop grand nombre de bateaux. Son jugement sur cette question est confirmé par l'opinion de sir Alexander Gibb que j'ai déjà citée. On a pu le constater, sir Alexander Gibb n'a jamais recommandé l'application du principe à la base du présent bill pour résoudre le problème de nos bateaux. En 1932 les compagnies de navigation se plaignaient du retard. Qu'aurait-on pu faire pour améliorer la situation? A mon avis il n'y avait qu'un remède; il aurait fallu augmenter la capacité des élévateurs à grain au port qui est le terminus de la navigation océanique. Pendant dix ans nous avons demandé d'augmenter la capacité

de ces établissements d'entreposage du grain? Nous avions l'appui de tous les corps publics de Montréal, Saint-Jean, Halifax et Québec, mais nous n'avons pu obtenir quoi que ce soit du Gouvernement.

Certains honorables membres sont d'avis apparemment qu'en augmentant les taux de transport sur les Grands Lacs nous aiderions les chemins de fer. Aux profanes ce projet peut sembler assez bon, mais nous savons qu'il n'en serait pas ainsi au Canada. Le Canada ne ressemble pas à la Hollande ou à l'Italie sous ce rapport. Le Canada est un pays très vaste, qui s'étend sur une distance de 4,000 milles du Pacifique à l'Atlantique et qui ne compte qu'une petite population. Nous possédons deux chemins de fer transcontinentaux et le plus merveilleux réseau de cours d'eau au monde. Il ne faut pas oublier que nous avons d'abord construit des canaux pour avoir des moyens de transport lents, mais peu coûteux. Les chemins de fer sont venus plus tard; ils nous donnent un service rapide mais plus dispendieux.

Par suite de la topographie de notre pays les réseaux ferroviaires et les cours d'eau ne sont pas des antagonistes, et leurs intérêts ne sont pas opposés. Au contraire, ils bénéficient l'un de l'autre en se complétant. Les voyageurs, les messageries et les marchandises transportés en grande vitesse auront recours aux chemins de fer; les marchandises lourdes et volumineuses devront se servir des chemins de fer et des cours d'eau pour que leur transport soit possible au pays. Nous ne pourrions pas transporter de grain de Fort-William vers l'est, à Montréal, New-York, Saint-Jean, Halifax ou Québec, si nous n'avions pas le service de navigation des lacs. Les taux seraient prohibitifs. Les taux de transport par eau sont peu élevés et permettent aux céréales canadiennes de faire concurrence à celles des autres pays de l'univers. Si ce n'était de la route du Saint-Laurent nous ne pourrions pas utiliser la houille de la Nouvelle-Ecosse en Ontario. Elle ne pourrait pas soutenir la compétition de la houille américaine. Nous avons essayé il y a deux ou trois ans d'expédier la houille de l'Alberta en Ontario, mais cette tentative a démontré l'impossibilité de la chose à moins qu'on ne subventionne les compagnies de transport à cette fin.

Je vous citerai l'opinion d'un expert indiscutable, M. Chauncey Depew, le président du chemin de fer New York Central. C'est un fait bien connu que ce réseau est longé sur toute sa longueur, soit de New-York à Chicago, par une route de navigation. En rendant témoignage devant le comité du Sénat

des Etats-Unis en 1875, M. Depew s'est exprimé dans les termes suivants:

On semble croire que les chemins de fer sont hostiles aux routes de navigation. Je vous dirai que ce n'est pas vrai. On a toujours pensé que le New York Central était hostile au canal Erié. A mon avis ce serait une grande calamité si le canal Erié cessait d'être exploité comme il l'est en ce moment. J'ai voté en faveur d'un canal libre. Le canal Erié entraîne vers New-York une immense quantité de trafic que nous obtenons d'ordinaire; nous obtenons l'excédent qui se rend à Buffalo par voie des lacs avec l'intention d'emprunter la route du canal. Je parle à mon titre de président du New York Central en ce moment. Tout ce qui favorise New-York aide le New York Central. Le canal Erié favorise New-York, et en conséquence nous favorisons le canal Erié.

Je suis donc d'avis que tout ce qui aidera Montréal, Toronto ou toute autre grosse ville de notre pays sera à l'avantage du Pacifique-Canadien et du National-Canadien.

Je pourrais vous citer les opinions de sir Henry Thornton, de lord Shaughnessy, de la Commission Duff, et de sir Alexander Gibb de nouveau. Comme l'honorable sénateur de Vancouver (M. McRae) l'a dit, nous aimerions voir quelqu'un s'attaquer à ce problème des chemins de fer. J'appuierais certainement toute mesure rigoureuse qui nous aiderait à résoudre ce problème, mais je prétends que nous n'aidons pas les chemins de fer en fixant les taux de transport par eau. Nous ne réussirons qu'à diminuer le volume du trafic à destination de l'Est sur nos réseaux à l'avantage de nos amis les Américains, qui transporteront de plus fortes quantités de blé et d'autres denrées canadiennes par des voies américaines. Ce seul trafic, d'après le témoignage d'une autorité que j'ai sous la main, rapporte aux chemins de fer et aux bateaux qui passent par les canaux des Etats-Unis, et aux différents ports sous forme de droits, plus de 20 millions par année. Cette somme devrait être dépensée au profit de tous les ports de l'Est du Canada.

La Confédération repose sur des moyens de transport reliant l'Est à l'Ouest, et des moyens de transport bon marché constituent le meilleur lien entre l'Est et l'Ouest.

Je ne sais si l'honorable M. Rogers a étudié ce bill, mais l'autre jour, le 2 mars de la présente année, j'ai lu dans la *Gazette* de Montréal le rapport d'un discours où il s'est exprimé dans les termes suivants:

La politique du Gouvernement actuel consiste à libérer les avenues du commerce plutôt qu'à réglementer rigoureusement les affaires.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il a fait un vilain faux-pas, je crois.

L'honorable M. RAINVILLE: La fixation de taux n'est pas le bon moyen de libérer les avenues du commerce au Canada, et je suis certain qu'en votant contre ce bill j'approuve le principe énoncé par M. Rogers.

Le très honorable M. GRAHAM: J'aimerais l'entendre répondre à cette déclaration.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'aimerais exposer brièvement les raisons qui motivent le vote que je donnerai sur cette question. Lorsqu'on a présenté ce bill à la Chambre, j'ai promis au Gouvernement que je l'étudierais de façon sympathique et que toutes mes observations seraient animées de cet esprit. Je crois l'avoir fait jusqu'à présent, et il me semble qu'on ne pourra pas interpréter autrement ce que je dirai en ce moment.

J'étais animé de ce sentiment parce que je savais qu'il y avait des maux à guérir, des injustices à faire disparaître. Je savais que la situation de firmes très importantes était très critique, et il me semblait qu'il valait la peine d'essayer de guérir certains maux, de faire disparaître certaines injustices et de ramener, si possible, une mesure quelconque de prospérité à des compagnies méritantes.

J'ai lu dans un journal publié à Ottawa un article rédigé par un monsieur qui n'a certainement pas consacré autant de temps à l'étude de cette question que l'ont fait les membres de ce comité, et qui, à mon avis, ne connaît pas l'esprit qui anime cette Chambre. Dans cet article il disait que cette mesure serait adoptée à moins que la majorité conservatrice du Sénat ne décide d'en faire une question de parti et de la rejeter. Je dirai à ce journal et à l'auteur de cet article qu'il insulte effrontément le Sénat. Il n'existe pas d'esprit de parti dans cette Chambre au sujet de cette mesure, à ma connaissance. J'ajouterai que depuis mon entrée au Sénat j'ai toujours employé mon influence pour empêcher la manifestation d'un tel esprit, en toute occasion.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Tous ceux qui ont suivi la discussion jusqu'à présent sur cette question se rendent compte qu'il n'y a pas unanimité d'opinions de notre côté de la Chambre. Il en est de même de l'autre côté, je crois. En effet, on serait porté à conclure du discours d'au moins un honorable membre qui siège presque en face de moi, un de mes amis personnels, qu'il avait de graves doutes sur mon orthodoxie concernant cette question, et il était incertain du vote que je donnerais.

J'ai éprouvé de la difficulté à en arriver à une décision. Cependant, après avoir écouté les témoignages pendant une semaine ou deux et fait une étude approfondie des mérites de

ce bill, je n'ai eu aucune difficulté à prendre une décision sur la question de savoir s'il est dans l'intérêt public, d'adopter ce bill. Il serait peut-être à propos que je vous fasse part de cette conclusion maintenant; non pas parce que je crois qu'elle ait plus d'importance que la décision prise par tout autre honorable membre. Il n'est pas dans l'intérêt public que ce bill soit adopté, à mon avis,—et il n'y a pas longtemps que j'en suis venu à cette conclusion. Voici quelle était la difficulté à mon point de vue. Le Sénat devrait hésiter beaucoup à rejeter une mesure du Gouvernement présentée ici, car on empêche ainsi l'autre Chambre désignée, et bien désignée, sous le nom de Chambre populaire, d'étudier cette mesure. A mon avis on ne devrait agir de la sorte que dans des cas exceptionnels.

Bien que je fusse tout à fait décidé de rejeter ce bill, j'ai appuyé et j'ai demandé à d'autres d'appuyer la motion à l'effet que le comité fasse rapport de la mesure à la Chambre. Nous aurions eu tort de ne pas agir ainsi, et de rejeter le bill au comité. Il convenait de l'étudier à la Chambre.

Le Sénat a souvent adopté une mesure du Gouvernement actuel ou de l'administration précédente sans opposition bien que ses membres fussent en grande partie disposés à la rejeter s'ils n'avaient tenu compte que de leurs opinions ou des mérites du projet. Il en a été ainsi dans le cas du dernier gouvernement. Des mesures ont été présentées et adoptées à l'unanimité par le Sénat, sans critique et sans la formalité d'un vote. L'attitude de l'opposition à ce sujet a été suivie par l'opposition actuelle sous le régime de la présente administration, bien qu'elle soit de beaucoup numériquement plus forte. C'est, à mon sens, la bonne manière de procéder lorsque les mesures reflètent la politique du Gouvernement sur une question administrative. Je n'avais aucune confiance, j'étais même essentiellement opposé au projet d'établissement d'une commission à laquelle on devait confier le problème du chômage au Canada, mais je n'ai pas demandé qu'on rejette ce projet, je n'ai même pas voté contre son adoption. Il me semblait que le Gouvernement devait être libre d'agir comme il l'entendait sur une question de ce genre, et prendre la responsabilité de son attitude. Le Sénat s'est contenté de critiquer et d'améliorer la mesure.

Après avoir émis l'opinion que nous devrions être très prudents avant de rejeter une mesure présentée d'abord au Sénat, se peut-il qu'un honorable membre soit tellement opposé à une mesure qu'il conseille de la rejeter? Je suis d'avis que cette question est d'importance primordiale et que si elle est adoptée par cette Chambre le pays tout entier en conclura que le Sénat a rendu sa décision après avoir entendu des témoignages pendant des semaines et après avoir pesé tous les arguments exposés. Cette mesure est tellement importante que je ne puis pas me croire justifié de partager l'opinion de ceux qui permettront l'adoption de ce bill. Quant à ma décision, j'ai clairement laissé entendre dans mes conversations, et je tiens à le déclarer le plus publiquement possible maintenant, que je ne demande à personne, pour des raisons de parti ou autres, de voter de la même manière que moi sur cette question. Tous les honorables sénateurs jouissent d'une liberté d'action aussi grande que la mienne et je suis convaincu que tous voudront exercer cette liberté. Pour ma part, je ne veux pas que l'on ait l'impression dans le pays que j'ai accordé mon appui à une mesure de cette importance et que j'ai contribué à placer le Sénat dans une situation telle qu'on puisse dire qu'il en est venu à se prononcer en faveur du bill après avoir entendu les témoignages.

Je passe maintenant à une brève discussion des témoignages et j'ai bien peur que le fait d'être courte l'empêchera d'être suffisante. Ce bill a pour objet de faire disparaître des difficultés et des inégalités dont ont à souffrir certaines compagnies très importantes de notre pays. Certaines gens sont d'avis que parce qu'elles sont importantes ces compagnies sont entre les mains de capitalistes et que, par conséquent, c'est une vertu de les frapper. J'ai beaucoup souffert par suite de ce genre d'attaque, car on m'a accusé d'être leur ami quand je n'avais d'autre désir que celui de faire ce que je croyais le plus avantageux pour le Canada. Je ne serai jamais du nombre de ceux qui attaquent un projet de loi en se plaçant à un tel point de vue. Je ne crois pas que le ministre ait d'autre motif, en présentant ce bill, que celui de faire disparaître les difficultés qui existent aujourd'hui.

L'honorable M. CALDER: Très bien. Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si je m'oppose à ce bill, c'est parce qu'à mon avis il s'achemine dans une mauvaise voie pour faire disparaître ces difficultés. Nos chemins de fer, c'est évident, sont aux prises avec une difficulté qui est non seulement onéreuse, mais aussi injuste. Ils ne jouissent pas de la liberté d'action dont jouissent leurs concurrents. L'une des dispositions de ce bill a trait à cette liberté d'action et tend à la leur assurer afin qu'ils puissent faire concurrence aux autres sur un pied d'égalité. Ils ont droit à cette liberté d'action, si nous pouvons la leur donner. C'est plus important encore pour les entreprises privées que pour les che-

mins de fer Nationaux. Les chemins de fer particuliers ne comptent que sur eux-mêmes, il leur faut défendre leurs propres intérêts, tandis que les chemins de fer publics portent leurs pertes au compte du trésor du Canada.

Il est important pour notre pays que nos chemins de fer non seulement soient traités avec justice, mais qu'il existe aussi une certaine équité sur les Grands Lacs, s'il est en notre pouvoir, par des méthodes justifiables, de faire qu'il en soit ainsi. Je ne crois pas qu'il soit bien dans l'ordre du bon sens de dire des compagnies de navigation des Grands Lacs que se sont des intérêts financiers. Qu'y a-t-il donc de financier dans leur situation? Elles sont en faillite. On a mis cela en doute. Mais connaît-on une seule compagnie de navigation un peu importante faisant le service des Grands Lacs qui ne soit pas en faillite aujourd'hui? L'honorable sénateur de Kootenay-Est (l'honorable M. King) a dit qu'elles ne pourraient pas continuer leurs opérations si elles étaient en faillite. Eh bien, on dit qu'elles sont en opération. La plus importante n'a pas versé l'intérêt sur ses obligations depuis,—je ne puis me rappeller depuis quand. Mais elle continue ses opérations. Elle perdrait plus en cessant ses opérations qu'en les continuant. Il est évident qu'il y a de la confusion sur les lacs. Je dirai plus tard si nous tâchons de mettre de l'ordre dans cette confusion et si nous nous y prenons de la bonne manière.

Cette mesure, peut-on dire, compte quatre divisions. Dans l'une il est question de l'adoption de tarifs convenus d'après certains articles de la loi dite British Road and Rail Traffic Act. Nos chemins de fer peuvent, nonobstant les dispositions de la loi des chemins de fer ou de toute autre loi, établir, de concert avec les commerçants, des tarifs convenus pour le transport des marchandises. L'objet en vue est de donner à nos chemins de fer des droits dont jouissent leurs concurrents. Il est certain que les compagnies de camionnage peuvent établir et, de fait, établissent des tarifs convenus. Je suppose qu'il en sera toujours ainsi. Il est certain aussi que les compagnies de navigation qui font concurrence à nos chemins de fer font la même chose. Les chemins de fer protestent contre cet empêchement et avec raison.

Je doute fort, cependant,—bien que je ne voudrais pas m'opposer au bill pour cette raison,—que les témoignages entendus nous permettent d'établir, d'abord, que ce système de tarifs convenus établi en Angleterre donne de bons résultats. J'ai pris connaissance de bien des renseignements qui n'ont pas été communiqués au comité et qui tendent à me convaincre que le succès n'est pas considérable; que ce système ne pouvait pas être accepté par la majorité des clients des chemins de fer, bien que ceux-ci en fussent satisfaits.

En deuxième lieu, même en supposant que le système ait donné des résultats satisfaisants en Angleterre, je ne crois pas que les témoignages suffisent à nous convaincre qu'il pourrait s'appliquer au Canada où le problème du transport est bien différent de ce qu'il est dans les Iles-Britanniques où la population est si dense.

Je sais que les commerçants qui expédient des marchandises dans tout le Canada s'opposent aux dispositions de cette partie du bill. Peut-on se rappeler un seul commerçant ou un seul représentant de commerçants qui, au cours des trois semaines pendant lesquelles le comité a siégé, se soit prononcé devant nous en faveur des tarifs convenus? J'ai reçu des lettres contenant des objections auxquelles je ne puis pas répondre, bien que j'aie écouté attentivement tous les témoignages.

Les auteurs de ces lettres exposent des arguments auxquels, à mon avis et par suite des renseignements que je connais maintenant, il est impossible de répondre. Ils disent que cette partie de la loi permettrait aux autorités d'un chemin de fer de conclure un accord avec une puissante compagnie,—disons une compagnie d'électricité qui produit des marchandises de différentes qualités et de différentes pesanteurs. Cet accord n'aurait pas trait au transport des marchandises d'après le vieux principe e.c.l. et chargement de wagon, les deux grandes classes établies par notre loi pour le transport des marchandises, mais aux marchandises elles-mêmes. Un chemin de fer pourrait dire à une compagnie de ce genre: "Si nous transportons toutes vos marchandises, nous vous accorderons certains tarifs." Il est vrai qu'en vertu du bill, la Commission pourra à son tour répondre aux autorités de ce chemin de fer: "Si vous agissez ainsi pour cette importante compagnie, vous devez accorder le même privilège aux compagnies plus petites." La compagnie de chemin de fer acquiescerait à cela. Mais il se peut que les produits de la compagnie moins importante soient bien différents des autres; ils peuvent entrer dans la classe des marchandises transportées à bon marché ou encore à un tarif élevé. Ce qui s'applique avantageusement à une grosse compagnie peut bien être tout à fait désavantageux pour une compagnie plus petite. En résumé, on prétend que le principe fondamental de notre système de surveillance des chemins de fer par la Commission des chemins de fer ne pourrait plus s'appliquer si nous adoptions les dispositions relatives aux tarifs convenus.

Ce principe fondamental veut que dans ces classes de marchandises pour fins de transport les humbles et les puissants soient traités de la même manière; qu'on exige d'eux le même tarif, sans faire de distinction en faveur d'un expéditeur qui envoie toutes ses marchandises ou seulement une partie de ses marchandises par l'intermédiaire d'un seul chemin de fer. Les dispositions concernant les tarifs convenus, bien qu'elles doivent un jour être adoptées,—parce que la justice doit triompher en fin de compte, quoi qu'il arrive,—bouleversent tout le principe de l'application de la loi actuelle des chemins de fer. Je veux tout simplement dire ceci: Nous n'avons pas fait une étude assez approfondie de ces dispositions, et surtout nous n'avons pas suffisamment examiné les résultats obtenus en Angleterre, où ces dispositions sont appliquées depuis deux ans ou plus, pour nous permettre de décider avec sagesse de les appliquer au Canada.

J'en arrive maintenant à la deuxième division. Ce bill a trait également au transport par air qu'il tend à réglementer d'après les principes établis dans la loi des chemins de fer pour la réglementation du transport par voie ferrée. Je n'ai rien à reprocher au texte modifié de cette disposition du bill. Je ne crois pas que l'on ait à redouter quoi que ce soit de bien sérieux dans l'application de cette partie de la loi. Quand nous parlons du transport par avion, nous sommes heureux de nous sentir chez nous et de savoir qu'aucune autre autorité ne peut nous causer des ennuis. C'est une question fédérale. Elle n'est aucunement du ressort des provinces et tous les règlements doivent être établis par le Parlement fédéral. Ces règlements seront probablement encore bien incomplets pendant un certain temps. Dans la suite, ils seront adaptés aux progrès de l'aviation. Je ne doute pas du tout qu'il faille des règlements, parce que je sais que dans les domaines correspondants il a fallu établir des règlements et, une fois appliqués, ces règlements ont été maintenus. Je ne m'oppose pas au bill à cause des dispositions qui ont trait à l'aviation.

La troisième partie a trait au transport par camions automobiles et par autobus. Nous savons tous que ce bill a pour objet de réglementer ce trafic seulement dans le domaine du commerce interprovincial et du commerce international. Il en est ainsi parce que, c'est évident, le Gouvernement se rend compte que le trafic par camions automobiles et par autobus dans les limites d'une province relève des provinces elles-mêmes. L'honorable sénateur de Bruce-Sud (l'honorable M. Donnelly) et d'autres ont affirmé que le trafic par autobus et par camions qui entre dans ce qu'on appelle le commerce interprovincial ne représente même pas 2 p. 100. Je ne sais pas à quel pourcentage vous arriveriez si vous teniez compte du commerce international, mais les témoignages entendus nous portent à croire que le commerce international et le commerce interprovincial ensemble ne représentent pas 2 p. 100 de tout le transport par autobus et par camions automobiles.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Que signifie ce pourcentage de 2 p. 100? Le trafic est-il considérable?

Le très honorable M. MEIGHEN: De tout le trafic par autobus ou par camions automobiles, peu importe, ce qui entre dans la catégorie du commerce interprovincial ou international représente 2 p. 100.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais ce commerce est-il important?

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est un commerce énorme. Les chemins de fer ont calculé que ce trafic leur a fait perdre 38 millions de recettes brutes. Or, on ne pourrait attribuer au trafic interprovincial et international que moins de 2 p. 100 de cette somme de 38 millions de dollars. Les honorables membres se rendront donc compte qu'au sujet du transport par camions automobiles et par autobus, le domaine que nous voulons occuper et réglementer pour des fins fédérales est de peu d'étendue. Pour plus de 98 p. 100, d'après ce que nous avons établi, le transport par route est du ressort des autorités provinciales. Or, nous savons, et les témoignages nous l'ont montré, que toutes les provinces, sans exception, occupent ce domaine, établissent des règlements et sont bien décidées à continuer de l'occuper et de le réglementer.

Les provinces vont plus loin et disent: "Nous ne vous reconnaissons absolument aucun droit de participer même à ces 2 p. 100 ou à la moindre partie de cette proportion. Nous entendons contrôler le trafic des camions et des autobus sur tous les points de notre province jusqu'à la frontière; et au-delà de cette ligne, il tombe sous l'autorité de la province ou de l'Etat voisin." Elles soutiennent qu'il n'y a pas de structure fixe unissant les provinces et servant de base à une juridiction fédérale telle que celle qu'exerce le Parlement touchant les chemins de fer. J'ignore si cette thèse est solidement fondée ou non. Ce que je sais, c'est que si nous adoptons la partie du bill relative aux camions et aux autobus, nous nous mettons sur les bras un procès qui sera intenté par les provinces, et cela pour entrer dans une sphère restreinte où nous n'aurons que faire. Je le demande aux honorables sénateurs, cela en vaut-il la peine?

Le ministre nous a dit qu'il espérait voir le jour où les provinces se désisteraient de l'autorité dont elles jouissent et qu'elles la transmettraient par acte législatif à la Commission des chemins de fer du Canada. Après avoir entendu le langage tenu par les représentants des provinces au comité de la Chambre, pense-t-on sérieusement qu'elles s'y résigneront? Dans le domaine législatif, comme dans tous les autres domaines, ce n'est pas d'en bas que vient la direction. Ceux qui représentent la proportion de 98 p. 100 déborderont, très probablement celle de 2%, et ce n'est pas l'inverse qui se produira. J'ai été surpris d'entendre le leader de la Chambre déclarer que les adversaires du projet de loi étaient des compagnies privées. Je ne vois pas pourquoi elles ne s'y opposeraient pas si elles y voient une mauvaise mesure. Mais s'il y a un bill qui attira jamais l'opposition concertée des intérêts publics, c'est bien celui-là. Quels sont ceux qui représentent les intérêts publics du Canada sinon les gouvernements des provinces? Or, ils vinrent, les uns après les autres, déclarer au comité qu'ils résisteraient à cette mesure avec la dernière énergie. Nous n'avons jamais examiné un bill....

L'hon. M. DANDURAND: Ils s'opposent à cet article.

Le très hon. M. MEIGHEN: Relatif au trafic des véhicules à moteur.

L'hon. M. DANDURAND: Oui.

Le très hon. M. MEIGHEN: Certainement.

L'hon. M. DANDURAND: Ils défendaient leur juridiction.

Le très hon. M. MEIGHEN: Ce ne sont pas des compagnies privées. Celles-ci combattent le bill parce qu'elles ne veulent pas être soumises à une double autorité. Elle sont déjà soumises à un contrôle—elles se plaignent d'être contrôlées sans merci—et elles ne veulent pas qu'une autre autorité se superpose à la première. Nul d'entre nous ne veut provoquer une série de procès entre les provinces et le Dominion, uniquement parce que nous voudrions nous arroger le droit de réglementer une infime proportion de ce trafic.

Je passe maintenant au principal article de la mesure. C'est à cause de ce qu'il renferme que je me vois dans l'impossibilité d'appuyer le projet de loi. Les honorables sénateurs ont souvent critiqué le provincialisme de leurs collègues de l'Ouest. Il s'est prononcé des paroles plutôt aigres sur le prétendu égoisme des gens de l'Ouest qui s'est manifesté à l'occasion de la discussion de ce bill. Eh! bien, nous avons parfaitement raison de ne pas l'oublier le projet de loi—ou l'enfant, pour le désigner, sous le nom que lui a donné mon honorable collègue de la droite (L'hon. M. Beaubien), après avoir été paré, fardé et amputé, n'était plus repoussant qu'aux yeux des honorables sénateurs des Prairies. Il n'inspire plus aucune horreur à nos honorables collègues des provinces maritimes puisqu'ils ne s'en soucient plus.

L'hon. M. DUFF: Ils feraient preuve de beaucoup d'égoisme en prenant cette attitude. J'y suis opposé moi-même.

Le très honorable M. MEIGHEN: En effet, c'est de l'égoïsme. Les honorables sénateurs de la Colombie-Britannique, y compris l'honorable sénateur de Kootenay-Est (l'hon. M. King) n'ont guère sujet, du point de vue de la Colombie-Britannique, de le trouver difforme. Il ne porte atteinte ni à son cabotage ni au trafic qui part de son littoral pour se rendre par le canal de Panama jusqu'au cœur du Dominion. C'est au trafic des Prairies, à celui qui entre et à celui qui sort, que le bill s'applique; c'est pourquoi nous devons prêter une oreille sympathique et porter la plus grande attention aux protestations élevées contre cette mesure par les honorables sénateurs de l'Ouest. Selon eux, l'objet ultime du projet de loi est d'augmenter les tarifs des Grands Lacs, et ce qu'ils craignent par-dessus tout c'est de voir monter les frais de transport du grain qu'ils expédient. Les représentants des Provinces maritimes parlent avec raison, comme de leur Grande Charte, du droit qu'ils ont de vendre leurs marchandises dans les provinces centrales et ce droit, depuis la naissance du Dominion, ils l'ont revendiqué fièrement, avec persévérance et victorieusement. Le sentiment de l'Ouest est analogue. La Grande Charte de l'Ouest réside dans le droit de nolisement sur les lacs, suivant le principe d'une libre concurrence. Nous nous entendons tous sur ce point. Celui qui croit pouvoir trouver dans l'Ouest le moindre sentiment de sympathie pour cette mesure est voué au désappointement de sa vie. Je suis au courant de l'opinion publique de l'Ouest, je connais le sentiment de sa population et si un sénateur de l'Ouest veut en traduire fidèlement les manifestations, force lui sera de convenir que l'Ouest, presque sans exception, est opposé à ce bill. Quelqu'un a déclaré—il peut avoir raison alors même que l'Ouest serait contre lui—que ces craintes ne sont peut-être pas fondées et que l'adoption de la mesure n'entraînera pas nécessairement une hausse des tarifs. Je crois que le gouvernement aurait mieux fait de dire que l'objet du bill était de substituer l'ordre au désordre et de rétablir la solvabilité là où la faillite résultait de la concurrence intense que se livrent les fréteurs des

Grands Lacs. Tel est indubitablement l'objet du bill. Il n'en a pas d'autre et ne saurait en avoir d'autre. Personne ne se plaint du service. Personne ne se plaint qu'il ne peut expédier son grain. Ce n'est pas le public qui demande cette mesure. Mais ce sont les fréteurs qui disent: "Nous sommes en faillite depuis des années; nous avons essayé d'en venir à une entente de collaboration, mais en vain; nous venons donc frapper à la porte du Parlement"—ce qu'ils n'ont pas fait auparavant,—"Pour l'amour du ciel, venez à notre aide; fixez nos tarifs de telle manière que nous puissions faire sortir l'ordre de cette confusion et transformer les ténèbres de la faillite en une lumière de solvabilité." Pour en arriver là, il faut absolument élever la moyenne des tarifs. Il est possible que l'on ne les élève pas en juillet de cette année ni même en juillet 1938; il est possible que l'augmentation soit insignifiante, car, en affaires, la distance qui sépare l'échec du succès est parfois bien faible; mais le but visé par le projet de loi ne saurait être atteint sans une augmentation des tarifs.

Ceux qui se montrèrent les plus francs quand ils comparurent devant notre comité sont les employés des vaisseaux. "Nous voulons que ce bill soit adopté", dirent-ils. "Et pourquoi", leur a-t-on demandé. "Parce que les tarifs en vigueur ne permettent pas aux compagnies de navigation de nous rémunérer convenablement. Nous voulons qu'elles aient des tarifs plus avantageux afin qu'elles puissent augmenter nos salaires." C'est le cri du cœur. Il ne sert de rien de prétendre que l'objet du projet de loi est de stabiliser les taux sans les élever. La "stabilisation" n'amène pas la prospérité à moins qu'elle serve de truchement à l'augmentation des prix. Je sais que cette augmentation sera soumise à l'autorité de l'Etat, fort bien. Et s'il doit y avoir une hausse des tarifs, il sied qu'elle se produise sous l'égide du gouvernement. Mais le contrôle de l'Etat doit s'exercer pour la protection du public et non des particuliers.

L'honorable sénateur de Kootenay-Est (M. King) nous a dit que les autobus et que les tramways étaient soumis à un contrôle; mais les premiers sont contrôlés par les provinces et les seconds d'habitude par les municipalités. Quel est le but de la réglementation? C'est toujours et partout de protéger le public. Quand il s'agit des autobus, les provinces disent: "Dans les limites de notre territoire, il y aura un service régulier d'autobus. Il fera des affaires. Il n'y en aura qu'un entre cette ville et cette autre. Nous ne pouvons nous assurer d'un service régulier à des taux raisonnables à moins de donner à une seule compagnie un monopole."

Le très honorable M. MEIGHEN.

L'honorable M. DUFF: C'est même aller un peu loin.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est aller un peu loin, mais même alors, il faut maintenir des tarifs raisonnables. Ce mode de contrôle n'a pas pour but de tirer les compagnies d'autobus de l'insolvabilité, mais plutôt de permettre au public d'avoir le service tout en étant protégé contre des tarifs exorbitants. Je ne connais pas au pays d'autre sorte de contrôle et je ne vois aucun autre objet dans le contrôle.

Pouvez-vous maintenant appliquer ce principe aux Grands Lacs?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi pas?

Le très honorable M. MEIGHEN: Se plaint-on du service?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est celui qui le donne qui se plaint.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est cela, l'homme qui donne le service se plaint, mais l'objet d'un contrôle n'a jamais été d'aider l'homme qui donne le service. Il se débrouille et les fréteurs devraient faire de même.

J'en arrive maintenant à la solution du problème. On nous a dit qu'on exerçait un contrôle sur l'océan, sur les navires irréguliers, que les fréteurs des lacs sont seuls exempts de cette réglementation et que le bill n'a pas d'autre fin que de soumettre cette zone aux mêmes méthodes. Il y a un contrôle des navires irréguliers mais ce sont les compagnies elles-mêmes qui l'exercent, le gouvernement britannique leur a accordé certaines subventions sous certaines conditions. Et il leur a dit: "Voyez à ce que les tarifs ne dépassent pas tel niveau". Ce mode de contrôle exercé par l'Etat avait pour objet de protéger le public, non pas de sauver les compagnies de navires irréguliers d'une faillite pour leur permettre de faire des profits.

Le très honorable M. GRAHAM: Cela dépend de l'importance des subventions, n'est-ce pas?

Le très honorable M. MEIGHEN: Une forte subvention peut aider, bien entendu, mais le contrôle est un maximum de contrôle. Les pouvoirs publics ne disent pas: Vous exigerez tant; ils ne cherchent pas à hausser le niveau des tarifs; ce n'est pas du tout là leur but. Je sais qu'aux Etats-Unis le principe n'est pas le même. Je sais que le gouvernement Roosevelt a essayé un peu partout de dicter telle ou telle conduite. L'Angleterre a fait tout le contraire, elle

s'est engagée dans le domaine des constructions maritimes et dans l'industrie du fer et de l'acier, mais dans chaque cas elle a fait en sorte que l'industrie puisse se tirer d'affaire, et cette façon d'agir a pleinement réussi. La construction maritime de même que l'industrie du fer et de l'acier ont été ranimées. On leur a dit non pas qu'elles devaient faire de l'argent en exigeant tels ou tels prix, mais qu'elles pouvaient collaborer entre elles. "Etablissez vos règlements et nous veillerons à ce qu'ils soient justes à l'égard du public; nous ne voulons pas que vous profitiez de ce que nous fixerions les tarifs".

Pour moi, l'unique objet de ce projet de loi est de chercher à avoir la haute main sur le transport des lacs; c'est le fond même de la mesure. Or je trouve cela mauvais et essentiellement défectueux. D'après moi, tous les témoins qui sont venus devant le comité ont démontré que cela ne pouvait qu'embarrasser le trafic. Il ne peut pas y avoir un système de contrôle officiel supplémentaire pour dicter les tarifs là où ces tarifs ont besoin d'être établis instantanément, ou que les bateaux se déplacent ici et là à mesure que les taux changent. Les gens intéressés dans ce commerce peuvent se mettre d'accord sur quelque principe; qu'on les laisse s'entendre entre eux. Le gouvernement ferait bien de protéger le public non contre la modicité des prix, mais bien contre les taux qui sont trop élevés. C'est là son rôle et nous avons déjà une loi à cet effet. Il faut que ces industries élaborent elles-mêmes leur système de contrôle, tout comme l'ont fait les industries d'Angleterre. Je préfère certainement la voie qu'a suivie le gouvernement anglais à celle qu'à prise le gouvernement des Etats-Unis; cette dernière a été et sera, je crois, désastreuse.

J'aurai une autre remarque à faire. D'une façon générale, on semble penser que nous sommes arrivés à une ère de réglementation que nous ne pouvons pas indéfiniment retarder cette réglementation. Il y a aussi ceux—je crois que ce sont les observateurs les plus sages et les plus intelligents—qui estiment que l'on doit laisser le commerce et l'industrie de plus en plus libres de réglementer leurs propres affaires.

L'honorable M. GORDON: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et d'autres disent qu'il nous faut la concurrence d'autrefois, la même qui sévissait à l'époque où les gens faisaient concurrence à leurs voisins et où les établissements de commerce étaient de peu d'envergure. Mais la concurrence, telle qu'elle existait à cette époque-là, n'existe plus et ne peut pas exister de nos jours, tout le monde le sait. Si elle existait, on se ruinerait mutuellement, tout le monde souffrirait et l'intérêt public serait sacrifié. Nous votons certaines lois aujourd'hui, basées, semble-t-il, sur la théorie voulant que les industries ne communiquent pas entre elles et que si elles le font si elles échangent seulement la moindre conversation téléphonique et se mettent d'accord sur certaines choses qui leur paraissent régulières, leurs administrateurs soient punis de prison. Jamais on n'a vut pareille hypocrisie, pareille blague.

Il est impossible d'introduire dans notre économie actuelle l'ancienne concurrence illimitée. Y a-t-il quelqu'un qui croit que parmi les grandes industries du Canada la concurrence existe aujourd'hui sous son ancienne forme impitoyable, et que les compagnies ne s'arrangent pas entre elles? Nous savons tous que ce n'est pas ce qui se passe. Ce genre de concurrence a effectivement existé dans l'industrie du papier et, comme résultat, le pays était pour ainsi dire dépouillé d'un bout à l'autre de sa plus grande ressource, qui se vendait à des prix de liquidation. Aujourd'hui les gouvernements d'Ontario et de Québec encouragent la collaboration et l'entente entre les grands établissements de cette industrie. La collaboration qui existe dans l'industrie du caoutchouc est non pas au désavantage, mais à l'avantage du consommateur, à cause de la réduction des prix.

Ce que je demande, c'est qu'en adoptant les principes de la réglementation on s'en tienne aux plans bien ordonnés qui ont réussi ailleurs, qu'on aide et qu'on encourage les industries à se réglementer elles-mêmes, au lieu de les accabler de malédictions et de les vouer à la damnation éternelle en les traitant d'êtres privilégiés, quand elles s'entendent pour ordonner leurs propres affaires. Il suffit au Parlement de contrôler leur coopération, et cela à seule fin que les gens qui ont à payer soient traités justement et soient à l'abri de la tyrannie que pourraient exercer autrement des monopoles établis à dessein.

Je ne voudrais nullement, et je ne pense pas que le Gouvernement le veuille réellement non plus, que l'on applique cette mesure aux transports par eau. J'oserai dire que si elle est adoptée dans cette assemblée, le Gouvernement ne la fera jamais voter par l'autre Chambre. Je ne peux pas voir comment le Gouvernement pourrait demander à ses partisans des Prairies, qui font partie de cette autre assemblée, de voter pour le bill sous sa forme actuelle. Pour ce qui est du point principal, le Gouvernement devrait procéder autrement; il devrait attendre encore un an avant de proposer une loi visant à la réglementation du transport. Il n'y a pas de doute qu'au cours d'une session subséquente, il

pourra, après avoir eu l'avantage d'étudier la chose dans l'intervalle, présenter une mesure beaucoup plus acceptable que celle-ci.

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

Reprise de la séance

SON Honneur le PRÉSIDENT: Je rappellerai au Sénat que le parrain du bill clôt le débat.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Puisque je clos le débat, je suppose que nul autre membre du Sénat ne désire prendre la parole sur cette question.

Quelques Honorables SÉNATEURS: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, nous avons eu un long et très intéressant débat sur le projet de loi dont nous sommes saisis, sans compter qu'il avait été discuté pendant plus de trois semaines au comité des chemins de fer. Le ministre des Transports a déclaré au comité qu'il considérait cette mesure législative comme étant nécessaire. Il a reconnu que l'application en serait difficile et que sa réussite dépendrait en grande partie de la façon dont cette application s'effectuera. Il a répété à maintes reprises que le but essentiel du projet de loi n'est pas de protéger les chemins de fer et il a ajouté que l'intention du Gouvernement, ou la sienne, du moins, n'est pas de réglementer une industrie aux dépens d'une autre. Il a ajouté:

> Ce que l'on désire c'est que la réglementation s'applique à chaque industrie dans l'intérêt de l'industrie en question, en tenant compte, bien entendu, de la protection du public qui en fait usage. Mais ce n'est pas une mesure visant à protéger une industrie en particulier contre ses concurrents.

Puis, au cours de ses remarques, il a dit ceci:

> On a l'intention de fixer des tarifs qui soient justes pour tout le monde.

Quelle est la situation au Canada, aujourd'hui? D'abord, nous avons plus de lignes de chemins de fer que n'en exige le trafic; deuxièmement, nous avons plus de navires qu'il ne nous en faut sur vos voies fluviales; troisièmement, nous avons déjà trop d'aéroplanes pour le trafic qu'il y a.

En ce qui concerne la marine marchande, le ministre nous à dépeint la situation telle qu'il l'a constatée. A ce sujet, on me permettra de citer la déclaration que le ministre a faite au Canadian Club d'Ottawa, déclaration dont le texte a été distribué aux membres du comité. La voici:

> Quand je parle de transport par eau, je vise simplement celui qui se fait disons entre Québec et la tête des Grands lacs, car celui de la côte ne fait guère concurrence aux chemins de fer, ou du moins, pas une très grave concurrence, pas une concurrence destructive. Certes, quand on transporte ainsi des marchandises d'Halifax à un endroit quelconque du Saint-Laurent, c'est, en quelque sorte, autant de pris sur le trafic des chemins de fer; malgré tout, c'est un commerce qui s'est toujours fait par eau et dont le volume a toujours été à peu près le même. La concurrence devient destructive principalement sur les Grands lacs et sur le Saint-Laurent; là, je trouve que la situation n'est pas ce qu'elle devrait être. En 1926, 1927 et 1928, les gens qui s'intéressaient ici au commerce de la marine marchande s'aperçurent qu'ils pouvaient aller en Angleterre et acheter là un navire d'un constructeur, sous le régime de la loi anglaise d'aide aux industries, c'est-à-dire moyennant un premier versement qui, je crois, était d'environ 10 p. 100 et se livrer ainsi au commerce du transport par eau. Un grand nombre de navires furent achetés à cette époque-là. Je suppose que notre flotte fluviale, c'est-à-dire, celle des navires susceptibles de passer par les canaux du Saint-Laurent, doubla en deux ou trois ans. Puis en 1931 ou 1932, nous achevâmes le canal de Welland, permettant ainsi aux gros navires à grain et à marchandises en vrac, qui étaient toujours restés sur les lacs supérieurs, d'aller jusqu'à Kingston ou Prescott. De ce fait, on n'eut plus besoin que de la moitié des bateaux pour transporter le grain sur le cours du Saint-Laurent, en passant par le canal de Lachine et les autres canaux de ce fleuve. Grâce aux facilités d'achat, on avait doublé le nombre de ces bateaux, et, en inaugurant le canal de Welland, on se trouvait à le doubler encore une fois, si bien qu'en 1933 et 1934 nous avions à peu près quatre fois plus de navires de ce genre qu'il ne nous en fallait réellement. Naturellement, ces bateaux ne pouvaient pas rester inactifs. Ils allèrent sur les Grands lacs et dans des territoires qu'ils n'avaient jamais tenté de desservir auparavant; ils se mirent à faire toutes sortes de transport, en concurrence avec les chemins de fer, y compris le transport de colis de marchandises telles que les conserves, le sucre et le ciment. Ce sont ces marchandises qu'ils recherchèrent d'abord; plus tard, ils se mirent à transporter toutes sortes de colis et d'objets qui étaient auparavant l'apanage exclusif des chemins de fer.
>
> Vous direz peut-être que c'est une concurrence légitime dont les chemins de fer ne peuvent pas se plaindre. Mais je ne l'envisage pas ainsi. Pour la plupart de ces navires, construits moyennant un versement initial de 10 p. 100, il n'a été fait aucun autre paiement. Le constructeur est en Angleterre, la banque détentrice de la garantie aussi, et le navire est ici. Il n'était guère utile de saisir, et il n'y eut pas de saisies. Sur le nombre des navires construits en 1926, 1927 et 1928, probablement les deux tiers sont exploités par des gens qui n'ont rien payé autre chose que le versement initial. Des compagnies qui avaient de gros intérêts légitimes sur les lacs, telles que la Canada Steamships et d'autres, bien versées dans ce commerce, furent acculées à la faillite. La Canada Steamships, vous le savez, dut être administrée par ses obligataires pendant un certain temps et vient juste d'être réorganisée. Donc, la concurrence que des services insolvables font à nos chemins de fer est vraiment grave.
>
> Vous me direz que même les navires appartenant à des services en faillite ont leur utilité et

qu'il vaut autant les laisser là, parce que les gens en profitent. Mais les choses ne se passent guère ainsi. Comme vous le savez, l'offre suit habituellement la demande. Or je ne suis pas partisan de la doctrine de la rareté. Je ne crois pas que nous devions créer une rareté artificielle, pas plus pour les marchandises que pour les moyens de transport, mais je considère que nous pourrions corriger la situation qui pointe rapidement, savoir qu'on est susceptible de voir ces services se coaliser pour sauver ceux qui y ont des intérêts, et avoir ainsi un monopole et une maîtrise artificielle de nos transports par eau, c'est-à-dire une demande artificielle, créée au moyen d'un monopole.

L'objet du bill, ainsi que l'a expliqué le ministre dans sa déclaration, est d'établir des taux équitables pour tous. Ainsi que je l'ai déjà dit, nous avons trop de chemins de fer, de navires à vapeur et d'avions. Ce bill a pour objet d'éliminer la concurrence ruineuse. Telle est la situation dans son ensemble. Et je signalerai à mes collègues la déclaration à l'effet que nul transporteur actuel ne sera éliminé. Tous ceux qui sont aujourd'hui engagés dans ce genre d'entreprise obtiendront leur permis.

Cette sorte de législation n'a rien de nouveau. Nous ne faisons pas d'innovation. En Grande-Bretagne, on a adopté il y a quelques années le *Coordination Act*, par lequel on a divisé le territoire, pour donner une part du trafic aux chemins de fer et une autre part aux entreprises de transport routier. D'aucuns diront que cela ne nous intéresse guère, étant donné que la question de la circulation relève surtout des provinces, et que la concurrence, autant que nous puissions la réglementer, ne s'exerce pas entre les transports routiers et les chemins de fer. Je l'admets. Néanmoins, la Grande-Bretagne a énoncé le principe que des compagnies qui desservent le public et dont les capitaux représentent une somme énorme, doivent être protégées contre une concurrence désastreuse et injustifiable. Dans l'Afrique du Sud, on ne permet aucune concurrence si une localité est suffisamment bien desservie par les chemins de fer. On autorise la circulation des camions automobiles dans les localités non desservies par les chemins de fer. En Australie, seuls ceux qui détiennent un certificat de commodité et de nécessité publiques ont la permission de concurrencer les chemins de fer. Aux Etats-Unis, la situation est à peu près la même qu'au Canada. Là-bas, on doit tenir compte des droits des états; ici, il faut envisager les droits provinciaux. Aux Etats-Unis, l'*Interstate Commerce Commission* réglemente le trafic qui traverse un état ou qui franchit une limite internationale, d'une façon assez semblable à celle que ce bill propose dans le cas des limites provinciales.

Au Canada, par suite d'obstacles d'ordre constitutionnel, la seule façon pratique dont nous puissions tenter de mettre ordre à nos affaires, c'est d'établir la réglementation plutôt que la coordination. On a prétendu, et cette idée a été exprimée à maintes reprises dans cette Chambre, que la présente mesure ne produira guère de résultats. Je l'admets bien volontiers. Mais, ainsi que chacun le reconnaît et l'admet, c'est un commencement, un premier pas dans la bonne voie.

Nos collègues de l'Ouest redoutent l'effet de cette mesure sur le prix du blé. Ils disent que la réglementation des transports par eau tendra à faire hausser les taux sur les Grands Lacs. Je répondrai qu'il n'en sera pas nécessairement ainsi.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur me permettra-t-il de l'interrompre? A mon sens, les témoignages recueillis par le comité prouvent la chose de façon concluante. Je ne suis pas membre du comité, mais j'opine à croire que si l'on réglemente les taux sur les Grands Lacs et que l'on supprime la concurrence, les tarifs de transport du grain augmenteront. Je ne crois pas qu'on puisse en douter le moindrement.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permettra-t-il d'essayer de le convaincre du contraire?

Le très honorable M. GRAHAM: J'aimerais vous y voir.

L'honorable M. DANDURAND: Je répète qu'il n'en serait pas nécessairement ainsi.

L'honorable M. McMEANS: La chose est admise.

L'honorable M. DANDURAND: Elle est alléguée. Elle n'est pas admise. Le ministre l'a niée.

L'honorable M. McMEANS: Le ministre n'est nullement au courant de la question.

L'honorable M. DANDURAND: Il est vrai que mon honorable ami a son domicile dans le voisinage de la Bourse des grains de Winnipeg, mais le ministre habite Fort-William depuis vingt-cinq ans.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur acceptera-t-il l'opinion du grand journal libéral du pays, qui déclare que les taux augmenteront si ce bill devient loi?

L'honorable M. DANDURAND: Je crois avoir plus d'estime et d'admiration pour M. John Dafoe que n'en a mon honorable ami.

Le très honorable M. GRAHAM: Le nombre d'abonnés de la *Winnipeg Free Press* a dû augmenter depuis une semaine.

L'honorable M. DANDURAND: Certains honorables sénateurs de l'Ouest ont exprimé

la crainte que la réglementation des transports sur les Grands Lacs ne tende à faire monter les taux et j'ai répondu qu'il n'en serait pas nécessairement ainsi. Je signalerai le fait que nul tarif minimum ne serait fixé par la Commission des transports. Les transporteurs auraient toute liberté de réduire les taux de leur propre initiative, mais après avoir soumis un tarif, ils ne pourraient le hausser avant un délai de trente jours. Les transporteurs pourraient effectuer une réduction en soumettant un nouveau tarif...

L'honorable M. GORDON: Il faudrait qu'ils y fussent autorisés par la Commission.

L'honorable M. DANDURAND: Ils pourraient effectivement agir ainsi sans le consentement de la Commission, mais une fois soumis, un tarif ne pourrait être haussé avant un délai de trente jours. Tout transporteur pourrait soumettre un tarif aussi bas qu'il le désirerait, mais, une fois soumis, ce tarif deviendrait applicable et devrait être maintenu en vigueur pendant une période d'au moins trente jours.

L'honorable M. GORDON: Je suis absolument certain que mon honorable ami se trompe dans ce cas-ci. Le tarif entrerait en vigueur trois jours après avoir été autorisé par la Commission.

L'honorable M. DANDURAND: Non. Un transporteur aurait un délai de trois jours pour communiquer à la Commission le tarif qu'il aurait fixé.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur voudra bien m'excuser si je lui fais remarquer que la Bourse des grains de Winnipeg s'y connaît mieux, en fait de tarif de transport du blé...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permettra-t-il de poursuivre mes remarques? Je suis censé être le dernier à avoir la parole sur cette motion.

Le très honorable M. GRAHAM: Mais vous ne semblez pas l'avoir.

L'honorable M. DANDURAND: Un transporteur, je le répète, serait en mesure de réduire un tarif à volonté, mais après l'avoir fixé il ne pourrait le hausser de nouveau qu'à l'expiration d'une période d'au moins trente jours. Voilà l'unique réglementation concernant les tarifs de transport du grain. On a prétendu, devant le comité, qu'il serait parfois nécessaire d'avoir deux tarifs pour la même espèce de grain transportée à bord d'un navire. Ainsi, on a dit qu'un vaisseau pouvant transporter 600,000 boisseaux pourrait avoir une cargaison de 500,000 boisseaux, et afin de compléter son chargement le propriétaire du navire pourrait

demander un tarif plus bas pour les derniers 100,000 boisseaux. Tout ce que je puis dire, c'est que si le négociant obtient par marchandage une réduction du tarif sur une partie de la cargaison, ce n'est pas le cultivateur qui en profite, mais bien le négociant lui-même. Que mes honorables collègues me disent si tel n'est pas le cas. Le ministre a dit que ceci n'était qu'une forme d'exploitation de la part du négociant et que le cultivateur n'avait absolument rien à y voir.

Le ministre a également déclaré, ainsi que les honorables sénateurs pourront le constater en se reportant à la page 303 des procès-verbaux du comité: "A mon avis, il n'y a rien dans ce bill qui puisse amener une hausse des frais de transport du grain depuis la tête des lacs jusqu'à Montréal." Je me crois autorisé à dire au nom de tous les membres du Parlement, ceux de cette Chambre comme ceux de l'autre, que nul d'entre nous ne songerait à faire la moindre chose pour réduire le prix que le cultivateur touche pour son blé. Tous les efforts tentés par le Parlement ont été dans le sens opposé. Un comité de cette Chambre fut chargé en 1925 d'examiner la situation ferroviaire, et nous savons que les taux qu'exigent nos chemins de fer pour le transport du blé entre Fort-William et l'Ouest sont de 25 p. 100 inférieurs à ceux qu'exigent les chemins de fer des Etats-Unis pour un parcours parallèle en territoire américain.

Tous ceux qui connaissent le commerce savent que lorsqu'un cultivateur vend son blé à la Bourse des grains de Winnipeg il paie au négociant le prix du transport entre Fort-William et Liverpool. Supposons que le prix soit de $1.30 le boisseau au moment où le cultivateur dit à son agent de vendre. L'agent impute sur ce prix de $1.30 le coût du transport et il déduit ce qui a pu être payé d'avance sur le grain. Sur le prix que touche le cultivateur on a calculé les frais de transport de Fort-William à Liverpool ou à quelque autre port européen, selon le cas. Les négociants qui demandent à acheter du grain au cours du marché doivent tenir compte des frais de transport qu'il ont à payer. Ces négociants—ils ne sont guère nombreux; je crois savoir qu'il n'y en a que douze ou quinze—ont une réputation d'habiles hommes d'affaires et j'imagine qu'ils procèdent avec prudence. Pour cela, que leur faut-il faire? Ainsi que l'a dit mon honorable ami de Kootenay-Est (l'hon. M. King) cet après-midi, ils calculent le tarif maximum de transport.

L'honorable M. CALDER: Quelles preuves avons-nous à cet égard?

L'honorable M. KING: C'est ainsi qu'on procède en affaires.

L'honorable M. DANDURAND: Ils ont le sens des affaires. Voilà ce que ferait mon honorable ami et ce que je ferais moi-même. Un négociant achète à la Bourse une certaine quantité de blé qui se trouve à Fort-William. Il sait à quel prix ce blé peut se vendre et il sait en outre qu'il lui faudra en payer les frais de transport de Fort-William à Liverpool.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je regrette d'interrompre mon honorable ami, mais il me permettra peut-être de lui poser une question. Le négociant vend-il le blé f. à b. Fort-William ou f. à b. Liverpool?

L'honorable M. DANDURAND: Il vend ce blé f. à b. Liverpool. Il en fait l'achat à Winnipeg, mais le grain se trouve à Fort-William, et il lui faut débourser lui-même les frais de transport entre Fort-William et Liverpool. Ainsi, en déterminant le prix qu'il peut offrir au cultivateur de l'Ouest, il doit tenir compte des frais de transport et de son profit.

L'honorable M. CALDER: Il fixe un maximum?

L'honorable M. DANDURAND: Un maximum, par prudence. Evidemment, il ne basera pas ses calculs sur un tarif qui entraînerait pour lui une perte d'argent.

L'honorable M. CALDER: Ou qui lui ferait manquer des occasions d'affaires.

L'honorable M. DANDURAND: Personne ne peut nier que dans ses achats le négociant procède avec prudence. Son but n'est pas de perdre de l'argent.

L'honorable M. CALDER: Je regrette d'interrompre l'honorable sénateur, mais me permettra-t-il une observation? Dans le commerce des grains, la fluctuation des cours est de règle; on y constate chaque jour un écart, variant disons entre un huitième de cent et un cent ou un cent et demi. Ceux qui font de l'exportation savent exactement, d'un mois à l'autre, à combien leur reviennent en moyenne les frais de transport. Ils ont intérêt à faire des affaires et la concurrence est très vive. Tant que nous n'aurons pas la preuve absolue qu'en fixant leurs prix, ils ne tiennent compte que du tarif maximum de transport, je continuerai à douter qu'il en soit ainsi. J'avoue qu'ils ne prennent pas de risques.

L'honorable M. DANDURAND: J'admets que le tarif de transport varie. Celui qui est le mieux placé pour le savoir est le négociant qui se ressent de ces changements. Il examine la situation et s'arrange pour se protéger.

L'honorable M. CALDER: Parfaitement. Il ne prend pas de risques.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis heureux de voir que mon honorable ami abonde dans mon sens à ce sujet.

L'honorable M. CALDER: Pas pour sa façon de calculer le tarif maximum de transport sur les lacs quand il fixe son prix.

Le très honorable M. GRAHAM: Le maximum de sécurité.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. CALDER: Je doute fort qu'il calcule le maximum de sécurité.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne prend pas de risques.

L'honorable M. CALDER: Il ne veut pas en prendre.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, nous sommes d'accord. Le négociant cherche non pas à perdre de l'argent mais à en faire.

L'honorable M. GILLIS: Mon honorable ami ne peut pas nier que c'est le producteur qui, en définitive, est obligé de payer tous les frais de transport.

L'honorable M. DANDURAND: Je le nie.

L'honorable M. GILLIS: C'est pourtant le cas. On tient compte de tout cela.

L'honorable M. DANDURAND: Si mon honorable ami veut bien m'écouter encore un peu, je crois que je puis le convaincre qu'il a tort. Etant donné qu'il est dans les affaires, il devrait savoir que je dis la vérité. Il est dans les affaires comme cultivateur. J'ai dit qu'il y avait quinze négociants. Je n'en connais pas le chiffre exact.

L'honorable M. GILLIS: Le négociant s'occupe de son affaire.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement.

L'honorable M. GILLIS: Et il compte les frais au cultivateur.

L'honorable M. DANDURAND: Non; il a acheté ferme du cultivateur.

L'honorable M. GILLIS: Il en tient compte quand il achète des céréales.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais quand il achète, il tient compte des frais de transport de Fort-William à Liverpool qu'il devra peut-être payer et il prend bien garde de ne pas perdre d'argent en concluant ce marché.

L'honorable M. GILLIS: Si ce bill est adopté, le cultivateur va encore perdre un autre 5 ou 6c.

L'honorable M. DANDURAND: Quand on décida d'instituer la Commission des chemins de fer pour réglementer les tarifs, les compagnies de chemins de fer s'y opposèrent mais plus tard, elles reconnurent que la création de cette commission était une excellente chose. Mon honorable ami est-il en faveur de supprimer la Commission des chemins de fer?

Je dis que le négociant qui achète du grain pour l'exportation calcule ses frais de Fort-William à Liverpool, puis il dit au cultivateur: "Je vais vous donner tant pour votre blé."

L'honorable M. GILLIS: C'est une loterie.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais quand le cultivateur a dans son gousset l'argent qu'il a touché pour son blé, il ne peut pas s'attendre à retirer une part du petit bénéfice que le négociant peut réaliser à Fort-William. Les négociants peuvent s'entendre pour fixer les prix ou ils peuvent opérer individuellement. Je ne sais pas comment on s'y prend à Winnipeg. Je suppose que certains honorables sénateurs sont plus au courant que moi de ce qui s'y passe. Ces négociants s'entendent sur le prix qu'ils vont payer pour les céréales. Certains peuvent dire: "Je vais compter un demi de un pour cent de moins pour les frais de transport," alors qu'un autre dira peut-être qu'il comptera un demi de un pour cent de plus. Ils finissent cependant par fixer une bonne moyenne. De plus, le prix de Liverpool est coté à la Bourse des grains de Winnipeg et le cultivateur se soucie peu de ce que le négociant devra payer de Fort-William à Liverpool tant qu'il obtient le prix fixé à la Bourse. Quand le négociant calcule à combien se monteront ses frais, il ne se base sûrement pas sur un tarif d'expédition peu élevé qui pourrait exister à ce moment-là. Il sait quels sont les moyens de transport disponibles. Comme vient de le dire mon honorable ami, c'est une loterie. Le négociant joue dans une certaine mesure, mais quand il a acheté les céréales et que le jeu lui rapporte, il ne remet certainement pas une partie de son bénéfice à mon honorable ami de l'Ouest.

L'honorable M. GILLIS: Et quand il perd de l'argent?

L'honorable M. DANDURAND: Il supporte ses pertes. Je me demande si un seul des douze négociants qui achètent le plus de céréales dans l'Ouest pense, quand il fixe le taux qu'il déduira du prix qu'il paye, au petit bénéfice qu'il pourra peut-être réaliser à Fort-William. J'en doute fort. Il a peut-être dans l'idée d'en réaliser un mais pour lui-même et non pas pour le cultivateur. Je puis donc dire, et je crois que personne ne le niera, que le cultivateur paye au négociant, quand il vend son grain, non pas un taux minime ni un taux exagéré, mais un taux que, pour faire plaisir à mon honorable ami, je qualifierai de raisonnable. Dès que le cultivateur a vendu son grain à Winnipeg, il n'a plus aucun droit sur ce grain. Qui pourrait le nier? Et s'il n'a plus aucun droit sur ce grain, dans ce cas il ne peut pas réclamer une part des bénéfices réalisés par le négociant.

L'honorable M. GRIESBACH: Ce serait le cas pour un cultivateur pris individuellement, mais les tarifs de transport intéressent encore tous les cultivateurs, en tant que classe.

L'honorable M. DANDURAND: La moitié des cultivateurs de l'Ouest ne font pas partie des syndicats, de sorte que je les prends individuellement. Mais, même s'ils sont groupés, la transaction à Winnipeg est la même.

L'honorable M. HORNER: Que le cultivateur appartienne ou non à un syndicat, tous les frais qui sont comptés pour son blé avant la vente définitive l'intéressent.

L'honorable M. DANDURAND: Je l'admets, mais je prétends que ce bill ne contient rien qui soit de nature à éliminer la concurrence ou à augmenter les tarifs de transport sur les lacs. Au contraire, tout expéditeur peut fixer son tarif minimum. La seule difficulté—c'est peut-être un grief, bien que je me demande pourquoi—est que l'expéditeur doit, quand il a réduit son tarif et empiété sur le bénéfice légitime de son concurrent, maintenir ce tarif au même niveau pendant trente jours. Je suppose que si quelqu'un en bénéficiait, ce serait le cultivateur.

L'honorable M. GORDON: Mon honorable ami ne comprend certainement pas cet aspect de la question.

L'honorable M. DANDURAND: Certainement, je le comprends.

L'honorable M. GORDON: Si les tarifs de transport étaient diminués, l'expéditeur n'aurait que trois jours à attendre avant qu'ils entrent en vigueur. Mais il ne s'agit pas de cela. L'expéditeur va trouver la compagnie de chemin de fer et il s'écoulera peut-être beaucoup de temps avant que la compagnie l'informe si elle peut ou non lui accorder cette réduction de tarif. L'affaire doit ensuite être soumise à la Commission des chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Non. L'honorable M. Guthrie, président de la Commission des chemins de fer, a dit tout le contraire;

il a déclaré que les compagnies pouvaient accorder des réductions de tarif. La seule raison que la Commission des chemins de fer aurait d'intervenir est que les compagnies de chemin de fer ne peuvent pas hausser leur tarif sans avoir obtenu au préalable la permission de la commission.

L'honorable M. GORDON: Il me semble que l'honorable sénateur a mal interprété les remarques de M. Guthrie.

Quelques honorables SÉNATEURS: A l'ordre, à l'ordre.

L'honorable M. DANDURAND: Comme je l'ai dit, tout droit que le cultivateur peut avoir sur son grain cesse dès le moment où il touche l'argent. C'est là que le négociant entre en jeu et il s'arrange pour réaliser un bénéfice, si petit soit-il, en obtenant une réduction de tarif; mais c'est son bénéfice et non celui du cultivateur. J'invite tout honorable sénateur à nier l'exactitude de ce que j'avance. La Commission des chemins de fer a toujours été équitable envers tout le monde quand il s'est agi de réglementer les tarifs, aussi bien envers les compagnies de chemin de fer qu'envers les expéditeurs et le public. La commission a administré la loi des chemins de fer d'une façon honnête et efficace. Je me demande ce qui pourrait porter un honorable sénateur à croire que la Commission des transports ne se montrera pas aussi équitable pour les tarifs d'expédition par voie d'eau.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) a abordé, avant la suspension de la séance, un nouvel aspect du bill—les tarifs convenus. Ces tarifs existent en Angleterre. Notre situation ferroviaire est désastreuse. Je reconnais qu'il y a des intérêts acquis qu'il faut protéger. J'ai un peu honte de dire que nous représentons tous ces intérêts acquis. En tant que contribuables, nous devons individuellement prendre notre part de responsabilité pour les millions qui ont été placés dans les chemins de fer Nationaux du Canada et payer une partie des déficits annuels. Ce bill accorde aux chemins de fer ce qui est probablement leur principal bénéfice, le droit que possède déjà les voituriers par route et par voie d'eau. Permettez-moi de citer un bref exposé de ce que font les voituriers par voie d'eau. Voici ce qu'a dit le ministre des Transports dans une conférence qu'il a faite devant le Canadian Club de cette ville.

Il y a dans la loi une nouvelle disposition, qui a très bien réussi en Angleterre, mais qui n'a pas encore été mise à l'épreuve sur ce continent et qui demande beaucoup de soin si on veut l'appliquer ici; je veux parler des tarifs convenus. Un expéditeur et la compagnie de chemin de fer peuvent conclure un contrat pour le transport exclusif de marchandises, pendant un certain temps, par un seul voiturier ou ils peuvent conclure tous les contrats qu'ils voudront à un taux inférieur à celui du tarif. Naturellement, cela ne fait que mettre les compagnies de chemin de fer sur le même pied que les autres modes de transport. Pour tous les autres modes de transport, des contrats peuvent être conclus, et sont conclus, pour le transport exclusif de marchandises à tout tarif convenu. Mais la loi contient une disposition d'après laquelle le contrat doit être soumis aux commissaires des chemins de fer, être examiné par eux, faire l'objet d'une audition de quiconque veut protester, et être naturellement exempt de toute différence injuste. Je considère que cette disposition constitue une innovation dans la fixation des tarifs de transport ferroviaire qui mérite d'être appliquée et qni doit être appliquée dans les conditions actuelles; j'ai tout lieu de croire qu'elle donnera de bons résultats.

Puis il ajoute:

Laissez-moi donner un exemple de ce qui se produit à l'heure actuelle. Certains produits en conserves sont transportés de divers points sur les Grands Lacs—des marchandises que les chemins de fer avaient toujours eues. L'année dernière, les compagnies de navigation décidèrent d'obtenir le transport de ces denrées, non seulement en partie, mais dans leur totalité. Elles se rendirent donc auprès des conserveries et passèrent un contrat avec elles en vertu duquel les compagnies de navigation s'engageaient à transporter ces produits de la tête des lacs pour huit cents meilleur marché que le tarif ferroviaire. Naturellement, les compagnies de chemin de fer s'en inquiétèrent. Elles s'assurèrent de la validité du contrat, puis elles abaissèrent à près de huit cents le tarif sur les produits en conserves transportés par voie ferrée des conserveries à la tête des lacs, et elles contraignirent les compagnies de navigation à transporter les marchandises à un tarif dérisoire. Ce n'est qu'un exemple du genre de concurrence qui existe actuellement, et je crois que si nous établissions des règles qui s'appliqueraient à tous, en leur donnant une certaine flexibilité...

C'est une expression que j'ai entendue ce soir.

...et en imposant certaines restrictions sur la tarification libre, nous serions en mesure d'accomplir quelque chose en vue de remédier à la situation actuelle.

On a dit dans cette Chambre et dans d'autres endroits du Canada que la situation de nos chemins de fer est grave, et que le Gouvernement et le Parlement ne s'en préoccupent pas. Le ministre des Transports a eu le courage d'aborder la situation dont le Parlement a déjà été saisi, il y a deux ou trois ans. Mon très honorable ami qui est assis à ma droite (le très honorable M. Graham) en sait quelque chose. Le ministre des Transports a présenté cette mesure au Parlement et il a déclaré que le meilleur endroit pour étudier et examiner cette mesure, et pour la modifier et l'améliorer, était le

Sénat du Canada. J'espère que nous avons été à la hauteur de la tâche. D'après ce que j'ai entendu cet après-midi, il semblerait que nous avons modifié et amélioré le bill.

Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) a dit l'autre jour, et peut-être l'a-t-il répété aujourd'hui, que cette mesure n'était pas populaire. Puis il a ajouté—si ce n'est pas cet après-midi, c'était il y a deux ou trois jours quand le rapport a été présenté à la Chambre: "Oui, nous sommes tous en faveur d'une réglementation, sauf pour nous-mêmes." C'est alors que j'ai déclaré que telle était l'opinion des particuliers, et j'ai proposé que le Sénat adoptât un point de vue moins restreint. Je n'en suis pas certain, mais j'ai l'impression qu'au cours du débat sur l'Adresse, le très honorable M. Bennett a félicité le ministre pour le courage qu'il avait manifesté en annonçant cette loi.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien, très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Le Sénat canadien, qui est au-dessus des préjugés et des craintes populaires, sera-t-il plus timide que ce très honorable monsieur et permettra-t-il que cette loi soit mise à l'essai? Je crois que c'est mon honorable ami de Saltcoats (l'honorable M. Calder) qui a dit que le Gouvernement ferait bien de renvoyer le bill à l'an prochain, afin de pouvoir étudier la situation et de nous assurer si nous ne pourrions pas atteindre la même fin par d'autres moyens. Sauf tout le respect que je dois à l'honorable sénateur, je crois sincèrement qu'il serait inopportun d'accepter sa proposition, parce que si le bill était adopté—je ne sais pas si la Chambre des communes l'adoptera ou non—il faudrait deux ou trois ans pour lui donner un essai raisonnable.

Le très honorable M. GRAHAM: A tout événement, il n'entrerait pas en vigueur sans avoir été proclamé.

L'honorable M. DANDURAND: On a dit que la présentation d'une telle loi entraînerait un risque formidable au point de vue politique. Mais j'admire l'homme qui se lève et qui prend un risque, s'il croit qu'il y va du meilleur intérêt du Canada. Dans bien des circonstances, j'ai dit à des hommes publics qui avaient à faire face à des problèmes dont la solution semblait contraire à la volonté du peuple, qu'il n'y a rien de tel que de prendre un risque, car en perdant son âme, il la sauve.

Quelques honorables SÉNATEURS: Oh, oh.

L'honorable M. DANDURAND: Je parle de son âme politique. Ainsi, vu les efforts qu'a faits le ministre des Transports, je propose que le Sénat fasse quelque chose pour remédier à la situation actuelle. Nous sommes tous parfaitement au courant de la menace que présente l'impasse de nos chemins de fer. Nous savons que des millions ont été placés dans nos entreprises ferroviaires. Nous savons que nous avons dû faire face à un déficit de $47 millions ou $50 millions par année. On dit que c'est une demi-tentative de remédier à la situation, qu'elle ne saurait aboutir à des résultats bien tangibles. Cependant, je crois que si le principe de la réglementation est bon, nous devrions demander à la Chambre des communes de l'adopter.

Je reconnais au Sénat le droit d'exprimer son opinion sur une mesure ministérielle présentée ici. J'estime que nous devrions tenir très peu compte des sentiments et des avantages de partis dans cette Chambre, et de fait nous en tenons très peu compte. J'ai cherché à examiner à son mérite chaque bill ou chaque proposition qu'on nous a soumise. Je crois que le présent bill a du mérite. Je ne sais comment on pourra l'appliquer, mais j'ai confiance dans la Commission des chemins de fer, qui constitue notre garantie pour l'avenir; aussi vu la situation qui pointe à l'horizon, je propose la troisième lecture du bill.

L'honorable M. McMEANS: L'honorable sénateur me permettrait-il de lui poser une question? Je la pose avec tout le respect que je lui dois, et non dans le but d'obtenir de lui une expression d'opinion. Peut-il affirmer sur sa responsabilité comme sénateur du Canada que si l'article 4 du bill est adopté, les taux de transport à partir de Fort-William ne seront pas augmentés?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit d'une manière expresse qu'on ne refusera un permis à aucun navire qui se livre aujourd'hui au commerce; nous pouvons donc être assurés qu'il y aura autant de navires que nous en avions hier. Quant à l'avenir, je ne suis pas un prophète, mais je dis que la présente administration, ou la suivante, verra d'une manière particulière aux intérêts du Canada et à ceux des provinces de l'Ouest.

Quelques honorables SÉNATEURS: Au vote.

(La motion pour troisième lecture, mise aux voix, n'est pas adoptée.)

ONT VOTÉ POUR:

Les honorables sénateurs:

Buchanan	MacArthur
Copp	Molloy
Farris	Murdock
Graham	Prévost
Harmer	Robinson
Horsey	Sinclair
King	Turgeon
Lacasse	Wilson
Little	(Rockliffe)—18.
Lynch-Staunton	

ONT VOTÉ CONTRE:

Les honorables sénateurs:

Arthurs	Macdonell
Barnard	Marcotte
Bourgeois	McDonald (Shédiac)
Calder	McMeans
Cantley	McRae
Donnelly	Paquet
Duff	Quinn
Fallis	Riley
Gillis	Sauvé
Green	Sharpe
Griesbach	Smith
Haig	(Victoria-Carleton)
Horner	Sutherland
Laird	Tanner
Léger	Taylor—30.
Macdonald (Richmond-OuestCap-Breton)	

L'honorable M. CALDER: Honorables sénateurs, le très honorable leader de ce côté-ci de la Chambre (le très hon. M. Meighen) m'a prié de dire qu'il avait pairé avec l'honorable leader de l'autre côté (l'hon. M. Dandurand), et que s'il eût été présent et qu'il eût voté, il aurait voté contre la motion.

L'honorable M. MULLINS: Honorables sénateurs j'avais pairé avec l'honorable sénateur de York-Nord (l'hon. sir Allen Aylesworth). Si j'avais voté, j'aurais voté contre la motion.

L'honorable M. GORDON: Honorables sénateurs, j'avais pairé avec l'honorable sénateur de Victoria (M. Tobin). Sans cela, j'aurais voté contre la motion.

L'honorable M. RAINVILLE: Honorables sénateurs, j'avais pairé avec l'honorable sénateur de Montarville (M. Beaubien). Autrement, j'aurais voté contre la motion.

BILL DES PENSIONS DE VIEILLESSE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la deuxième lecture du bill 42, intitulé: Loi modifiant la loi des pensions de vieillesse.

— Honorables sénateurs, ce bill a pour objet de modifier la loi des pensions de vieillesse dans le but de pourvoir au paiement de pensions aux aveugles qui remplissent les conditions énoncées dans la mesure.

Je suis convaincu que tous les membres de cette Chambre approuvent l'octroi de pensions aux aveugles à un âge moins avancé que 70 ans, et qu'il ne sera pas nécessaire pour moi de parler bien longuement à l'appui de la motion. La situation de ceux qui sont handicappés au point de vue physique a toujours provoqué la sympathie publique. Il en est plus particulièrement ainsi dans le cas des aveugles, parce que la cécité, en plus de constituer une tragédie personnelle, se différencie des autres défauts physiques par ses conséquences économiques des plus sérieuses. Les aveugles sont sans aucun doute capables d'accomplir des travaux de haute qualité dans certaines professions, mais en général il est difficile pour eux d'atteindre la rapidité ou le degré d'efficacité que possèdent les personnes qui ne souffrent pas de cette affliction, et dans la plupart des cas, leur capacité de se subvenir à eux-mêmes se trouve grandement amoindrie. Toutefois, je ne cherche pas ici à diriger l'intérêt ou la sympathie vers les aveugles, parce que je sais que cet intérêt et cette sympathie se manifestent dans cette Chambre comme dans tout le pays, et que tout ce qu'il me reste à faire est d'expliquer les propositions du Gouvernement en vue d'alléger le sort des aveugles qui sont dans la misère.

Le bill pourvoit au paiement de pensions aux aveugles au moyen d'une modification à la loi des pensions de vieillesse. L'effet de cette modification est qu'on mettra à profit pour verser des pensions aux aveugles les départements provinciaux chargés des pensions et l'organisme qui existe actuellement pour l'administration des pensions de vieillesse. Avant de payer des pensions aux aveugles dans n'importe quelle province, il faudra qu'une nouvelle entente intervienne entre la province et le Gouvernemnt fédéral quant au paiement de pensions aux vieillards et aux aveugles, conformément à la loi des pensions de vieillesse, telle qu'elle est modifiée par le nouveau bill. Si le Gouvernement d'une province n'a pas le pouvoir de conclure avec le Gouvernement fédéral un pareil accord pour le paiement de pensions aux aveugles, il faudra que la province édicte une loi à cette fin. Les demandes de pensions seront alors faites à l'autorité provinciale, qui les accordera ou rejetera selon les dispositions de nos lois et règlements et payera le montant des pensions accordées. Comme pour les pensions de vieillesse, le Dominion versera à la province les trois quarts des sommes déboursées par celle-ci pour ces pensions.

Les définitions de la cécité sont nombreuses et varient beaucoup. Dans un même pays elles diffèrent parfois, selon qu'on les envisage au point de vue du recensement, de l'instruction, des pensions, et ainsi de suite. Après une étude réfléchie de plusieurs définitions, on a conclu que la définition anglaise était la plus satisfaisante pour les objets d'une mesure portant paiement de pensions aux aveugles. Aux termes du *Blind Persons Act* du Royaume-Uni, promulgué en 1920, un aveugle est une personne atteinte de cécité à tel point qu'elle est incapable d'accomplir aucun travail pour lequel le sens de la vue est essentiel. Cette définition, bien entendu, est plutôt générale, et il reste nécessaire de la préciser de manière à la rendre applicable par

les médecins examinateurs. En Angleterre, le ministre de la Santé a établi le critère qui doit servir à déterminer si un postulant de pension répond à la définition que la loi anglaise donne de la cécité.

Nous entendons nous attribuer, par notre loi, le pouvoir d'interpréter par des règlements administratifs la définition de la cécité. La question de savoir si les règlements qui seront établis suivront la pratique anglaise dépendra en quelque mesure des avis que le Gouvernement recevra des autorités les plus compétentes qu'il pourra consulter. J'estime qu'il importe de signaler, toutefois, que, dans la définition que nous adopterons, le critère ne sera pas l'incapacité de la personne d'accomplir son travail ordinaire, ou tout autre travail donné, mais son incapacité, résultant de sa cécité, d'accomplir tout travail pour lequel le sens de la vue est essentiel, et que seules les conditions visuelles entreront en ligne de compte, à l'exclusion de toutes infirmités corporelles ou mentales.

Le Gouvernement fixe à 40 ans l'âge minimum où les aveugles auront droit à la pension. Tout âge fixé est forcément plus ou moins arbitraire, bien entendu, et susceptible de causer des injustices dans certains cas particuliers. Mais, en fixant l'âge minimum à 40 ans, le Gouvernement a pris comme principe que, jusqu'à cet âge, l'aveugle est, règle générale, en état de suivre un cours d'enseignement professionnel qui le rendra apte au travail. Il se peut que nombre d'aveugles de plus de 40 ans puissent, par un cours d'enseignement, être mis en état de remplir un emploi rémunérateur, mais l'expérience d'autres pays, notamment celle de l'Angleterre, paraît démontrer que, dans la plupart des cas, il est impossible de mettre les aveugles de plus de 40 ans en état de gagner leur vie. La loi anglaise sur les aveugles fixe l'âge minimum à 50 ans, mais, à la suite du rapport d'une commission présidée par lord Blanesburgh, le minimum sera fixé, sauf erreur, à 40 ans.

Le maximum de pension payable à l'aveugle, marié ou non, sera de $240 par année, comme pour les vieillards ayant atteint l'âge de 70 ans. Le projet de loi reconnaît cependant, en fixant à un montant plus élevé le revenu permis, que la vie est plus chère pour les aveugles que pour les autres personnes. Le revenu permis est donc fixé à $200 par année pour les aveugles célibataires, ou veufs ou veuves sans enfants, et de $400 par année pour les aveugles mariés ou veufs ou veuves ayant des enfants, tandis que pour les pensions de vieillesse le revenu permis dans tous les cas est de $125 par année, sans faire de distinction entre personnes mariées et non mariées. La justification d'un revenu permis plus élevé que pour les titulaires de pensions de vieillesse se trouve dans le fait que la vie est plus chère pour les aveugles et qu'il convient d'encourager ceux-ci à subvenir à leurs propres besoins et à ceux de leurs familles en ajoutant à leurs pensions le produit de leur travail.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2° fois.)

EXAMEN EN COMITÉ

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le Sénat se forme en comité, sous la présidence de l'honorable M. Murdock, pour l'examen du projet de loi.

L'honorable M. DANDURAND: Monsieur le président, il n'est pas nécessaire, à mon sens, de procéder à l'examen des articles du bill.

Le très honorable leader, de l'autre côté de la Chambre en a pris connaissance, et il n'y voit pas d'objection; au contraire, il a exprimé son adhésion au principe de la mesure. Je demanderai simplement à mon honorable ami de Westmoreland (l'hon. M. Copp) de proposer un amendement.

L'honorable M. COPP: Je propose l'amendement suivant:

Que le paragraphe 3 de l'article 8A, tel qu'édicté par l'article 3 du bill, soit modifié par l'addition, à la suite de l'alinéa (b), du texte suivant, formant l'alinéa (c):

(c) S'il s'agit d'une personne mariée à une personne aveugle recevant une pension sous le régime du présent article, du montant du revenu du pensionnaire en excédant de deux cents dollars par année.

L'honorable M. CANTLEY: Quel est le motif de l'amendement?

L'honorable M. DANDURAND: Le bill, dans sa forme actuelle, permet à un aveugle marié de toucher une pension de $240 par année, même si ses revenus annuels s'élèvent à $400, tandis que l'aveugle célibataire, pour avoir droit à la pension, est restreint à un revenu permis de $200 par année. La double allocation se justifie par le fait que le pensionnaire marié a une famille à entretenir. Or, en vertu des dispositions actuelles du bill, deux conjoints aveugles pourraient avoir un revenu global de $1,280, soit $240 de pension et $400 de revenu permis à chacun. Comme cela paraît être trop généreux, l'amendement fixe, en pareil cas, à $200 le revenu permis à chaque conjoint.

L'honorable M. CANTLEY: Est-ce là une bonne raison?

L'honorable M. DANDURAND: Je le crois.

L'honorable M. DONNELLY: L'amendement s'appliquerait à un aveugle déjà titulaire d'une pension de vieillesse; mais l'hono-

rable leader de l'autre côté de la Chambre parle du cas d'un aveugle en épousant un autre.

L'honorable PRÉSIDENT: La lecture du paragraphe dans sa nouvelle forme servira à éclaircir la situation:

8A (2) Nonobstant les dispositions du premier paragraphe de l'article neuf de la présente loi, la pension maximum payable à une personne aveugle est de deux cent quarante dollars par année; toutefois, s'il s'agit d'une personne aveugle qui, après que le présent article a été rendu exécutoire, épouse une personne aveugle au point d'être incapable d'accomplir un travail pour lequel la vue est essentielle, la pension maximum payable est de cent vingt dollars par année.

(3) Les pensions payables en exécution des dispositions du paragraphe précédent sont assujetties à une réduction comme suit:

a) S'il s'agit d'une personne non mariée ou d'un veuf sans un ou plusieurs enfants, ou d'une veuve sans un ou plusieurs enfants, du montant du revenu du pensionnaire qui dépasse deux cents dollars par année;

b) S'il s'agit d'une personne mariée ou d'un veuf avec un ou plusieurs enfants, ou d'une veuve avec un ou plusieurs enfants, du montant du revenu du pensionnaire en excédent de quatre cents dollars par année.

Vient maintenant l'amendement projeté:

"*c*) S'il s'agit d'une personne mariée à une personne aveugle recevant une pension sous le régime du présent article, du montant du revenu du pensionnaire en excédent de deux cents dollars par année."

(L'amendement est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi ainsi modifié, et l'amendement est adopté.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3° lecture du projet de loi.

La motion est adoptée et le projet de loi, lu pour la 3e fois, est adopté.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

DEUXIÈME LECTURE

Bill K2, Loi relative à la Premier Trust Company—l'honorable M. Little.

Bill L2, Loi constituant en corporation la Mercantile Fire Insurance Company—l'honorable M. Lacasse.

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRES LECTURES

L'honorable M. McMEANS, président du comité du divorce, présente les bills suivants, qui sont lus pour le 1re fois:

Bill N2, Loi pour faire droit à Muriel Beatrice Brown Gray.

Bill O2, Loi pour faire droit à Joseph-Gédéon-Emilien Tanguay.

Bill P2, Loi pour faire droit à Mabel Marjorie Powter Johnston.

VACANCES DE PÂQUES

L'honorable M. DANDURAND: Les honorables sénateurs auront remarqué que nous n'avons plus de mesures d'intérêt public devant nous. Comme nous n'en recevrons vraisemblablement pas de la Chambre des Communes avant la semaine de Pâques, je n'ai aucun scrupule à proposer que, lorsque le Sénat s'ajournera ce soir, il reste ajourné jusqu'au mardi 30 mars, à huit heures du soir.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne au mardi 30 mars, à huit heures du soir.

SÉNAT

MARDI 30 mars 1937.

Le Sénat se réunit à huit heures du soir, Son Honneur le président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS RELATIVE À L'IMPÔT SUR LE REVENU.

MOTION D'APPROBATION

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, un message dans les termes suivants nous est transmis par la Chambre des communes:

Résolu: Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer leurs Honneurs que la Chambre a adopté une résolution pour approuver la Convention signée à Washington, le trentième jour de décembre 1936, (copie ci-jointe), par le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, au sujet des taux d'impôt sur le revenu, et demandant à leurs Honneurs de s'unir à la Chambre pour approuver ladite résolution.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, nous connaissons tous très bien cette affaire de règlement relatif à la perception de l'impôt sur le revenu de nos nationaux qui sont propriétaires d'actions ou possèdent des intérêts aux Etats-Unis, et des nationaux américains qui sont propriétaires de titres canadiens, puisqu'il en est question depuis des années.

Voici la résolution:

Qu'il y a lieu pour les Chambres du Parlement d'approuver la Convention signée à Washington le trentième jour de décembre 1936, par le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, au sujet des taux d'impôt sur le revenu perçu des particuliers et des sociétés non résidants, et que la Chambre l'approuve.

Et voici les premiers paragraphes de la convention:

Convention entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique relative aux taux d'impôt sur le revenu perçu sur les particuliers et les sociétés non-résidants, signée à Washington le 30 décembre 1936.

Le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, animés du désir de conclure une convention réciproque relative aux taux d'impôt sur le revenu perçu sur les particuliers et les sociétés non-résidants, sont convenus des dispositions suivantes:

Article premier.—Les Hautes Parties contractantes conviennent mutuellement que l'impôt sur le revenu perçu dans les deux Etats sera subordonné aux dispositions réciproques suivantes:

Je pourrais peut-être me dispenser de lire les termes de la convention, et me contenter d'en donner l'objet et les effets. Les Etats-Unis imposaient jusqu'à concurrence de 10 p. 100 les revenus touchés par des Canadiens sur des titres américains; notre Gouvernement exigeait 5 p. 100 sur les revenus touchés par des Américains sur des valeurs canadiennes. Cette perception de 10 p. 100 par les Etats-Unis était onéreuse pour les Canadiens propriétaires de titres américains, et grevait de plus le trésor canadien, puisque la déduction de 10 p. 100 faite par les Etats-Unis diminuait d'autant le revenu imposable par notre Gouvernement. D'après la convention à l'étude, les Etats-Unis consentent à diminuer leur impôt de 10 à 5 p. 100, rétablissant ainsi l'égalité entre les deux pays.

Je pourrais lire la convention tout entière, ou passer une demi-heure à expliquer son application, mais je me contenterai de dire qu'elle nous conférera des avantages, puisque nos nationaux ne seront plus obligés de payer 10 p. 100 à l'Etat américain, alors que les Américains ne paient que 5 p. 100 sur leurs placements chez nous.

Après cette sommaire déclaration, je propose l'adoption de la convention.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, cette convention me semble satisfaisante. Depuis très longtemps, le gouvernement américain impose une taxe de 10 p. 100, aux Canadiens détenteurs de valeurs américaines, lesquels déduisent ce montant avant de calculer ce qu'ils doivent à leur propre gouvernement en impôt sur le revenu; c'était donc le gouvernement canadien qui se trouvait à perdre. Nous suivions la même conduite au Canada, mais le montant exigible n'était que de 5 p. 100. Félicitons-nous d'un arrangement qui rétablit l'égalité.

Je ne ferai que deux remarques. Premièrement, et si je me souviens bien, la nouvelle convention est en vigueur depuis le 1er janvier 1936. Depuis cette date, des sommes importantes ont déjà été payées aux Etats-Unis par les Canadiens propriétaires de valeurs américaines, à cause de cette taxe de 10 p. 100, et la convention ne contient aucune clause relative au remboursement du 5 p. 100 d'excédent. Il est toutefois inconcevable que le gouvernement américain ne se reconnaisse pas obligé d'ordonner le remboursement de cet argent. Autrement, cette partie de la convention ne vaudrait rien.

Voici ma deuxième remarque: une clause porte sur les infractions à la convention. Sans le dire en toutes lettres, la convention prévoit que l'une des parties peut s'en désister. Le seul remède qui restera alors à l'autre partie sera d'en faire autant. On peut donc à bon droit douter si l'arrangement durera. Si, dès le mois prochain, le gouvernement américain recommençait à exiger 10 p. 100, il ne nous resterait qu'à adopter une nouvelle loi exigeant aussi un impôt de 10 p. 100. Mais il est probable que les raisons qui nous ont empêché, par le passé, d'agir ainsi, nous domineraient encore. Bien que de nombreux Canadiens n'espèrent rien de durable de la convention, elle mérite tout de même d'être adoptée.

Bien entendu, cet impôt, qui sera de 5 p. 100 tant que la convention sera en vigueur, n'est pas du tout de la même nature que d'autres décrétés par le gouvernement américain, et dont nous n'avons pas ici les pareils. Il est des plus absurde que le Canadien, propriétaire de titres de compagnies canadiennes, paie des impôts aux Etats-Unis, tout simplement parce que les titres ont été achetés disons à la bourse de New-York, et ensuite revendus à la même bourse avec bénéfice.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que cette décision avait été suspendue...

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, elle l'a été, mais ensuite remise en vigueur. J'ignore ce qui se passe en ce moment même. Il arrive encore des lettres. Je ne puis concevoir rien de plus susceptible de détruire les bons rapports entre les deux pays qu'un impôt de cette nature.

L'impôt que nous étudions présentement est d'une autre nature, et même si notre gouvernement n'a pu obtenir rien de permanent, je suis heureux qu'il ait obtenu certain avantage, et je félicite notre ministre.

L'honorable M, DANDURAND: Comme l'arrangement est censé efficace depuis le 1er janvier 1936, je suppose que ceux qui sont appelés à payer d'après la nouvelle convention pourront s'entendre avec le gouvernement américain quant à la déduction des sommes payées au delà du 5 p. 100, et qu'il y aura égalisation.

Quant à ce qu'il dit de l'abandon ou de la résiliation de la convention,, mon très honorable ami a tout à fait raison. Si cette entente contenait une clause portant la durée à trois ans, nous pourrions jouir de certaine sécurité. Toutefois, grâce à la présente administration, je suis convaincu que la convention sera maintenue durant le terme d'office du Président actuel, grand protagoniste de la charité envers le prochain.

Je propose l'adoption de la résolution.

L'honorable M. MacARTHUR: Le très honorable leader de la gauche (le très hon. M. Meighen), me dira-t-il s'il croit praticable de percevoir des impôts de Canadiens qui achètent et vendent à la bourse de New-York. Ils ne font aucun rapport au gouvernement américain. J'ai entendu dire que l'idée avancée par le très honorable leader n'est pas fondée. Croit-il que les courtiers américains dévoileront toutes leurs transactions avec des Canadiens?

Le très honorable M. MEIGHEN: Après des suggestions qui frisaient la menace, de grosses sommes ont été payées. Voici où se trouve placé le gouvernement américain au sujet de ces réclamations: il peut saisir les actions détenues par un Canadien dans une compagnie américaine. Ces pouvoirs du gouvernement ont déterminé un bon nombre de compagnies et de particuliers canadiens à se ranger à l'opinion qu'il valait peut-être mieux payer et se tirer d'affaires de leur mieux.

L'honorable M. MacARTHUR: Nombreux sont ceux qui ne paient pas.

(La motion est adoptée.)

MESSAGE DES COMMUNES

L'honorable M. DANDURAND propose:

Qu'un message soit envoyé à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat se joint à la Chambre des communes pour approuver la Convention conclue à Washington le trentième jour de décembre 1936 par le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, au sujet des taux d'impôt sur le revenu perçu des particuliers et des sociétés non résidants.

(La motion est adoptée.)

CONVENTION ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS SUR LA PÊCHE DU SAUMON SOCKEYE

APPROBATION D'ENTENTES

Son honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, la Chambre des communes nous transmet un message suivant:

Qu'un message soit envoyé au Sénat pour informer leurs Honneurs que la Chambre a adopté une résolution pour approuver les dispositions de la Convention conclue entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique pour la protection, la conservation et l'expansion des pêcheries de saumon sockeye dans le fleuve Fraser et ses tributaires, convention signée à Washington, le 26 mai 1930, (copie ci-jointe), qui doit être exécutée sous l'empire des ententes mentionnées dans ladite résolution, et demandant à leurs Honneurs de s'unir à la Chambre pour approuver ladite résolution.

Quand mettrons-nous ce message à l'étude?

L'honorable RAOUL DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose que ce message soit étudié dès maintenant.

(La motion est adoptée.)

L'honorable M. DANDURAND: Voici le texte de la résolution:

Résolu,—Que, au sujet de l'échange des ratifications de la Convention conclue entre le Canada et les Etats-Unis pour la protection, la conservation et l'expansion des pêcheries de saumon sockeye dans le fleuve Fraser et ses tributaires, convention signée à Washington le 26 mai 1930, il y a lieu que les Chambres du Parlement approuvent qu'une déclaration soit faite de la part du Canada à l'effet que les dispositions de la Convention peuvent être exécutées sous l'empire des ententes suivantes:—

(1) Que la Commission internationale de la pêche du saumon dans le Pacifique n'aura pas le pouvoir d'autoriser tout engin de pêche contraire aux lois de l'état de Washington ou du Dominion du Canada;

(2) Que la Commission ne promulguera ni ne mettra en force des règlements tant que les enquêtes scientifiques prescrites par la Convention n'auront pas été faites, enquêtes couvrant deux cycles de montaisons du saumon sockeye, soit huit années; et

(3) Que la Commission instituera un Comité consultatif composé de cinq personnes de chaque pays qui représenteront les diverses branches de l'industrie (filet à bourse, manet, à la cuiller, pêche d'amateur, et autres), et ce Comité consultatif sera invité à assister à toutes les séances délibérantes de la Commission et jouira de toute latitude pour étudier tous les projets d'ordres, de règlements et de recommandations, et pour donner son avis;

Et que la Chambre approuve cette résolution; pourvu toutefois que rien dans cette résolution ne soit interprété comme de nature à empêcher le Gouverneur en son conseil d'exercer, en n'importe quel temps, toute autorité qu'il possède de mettre en vigueur les ordres et règlements dûment adoptés par ladite Commission.

Mes honorables collègues verront que ces ententes, ajoutées à la convention lors de son adoption par le Sénat américain, portent à croire que les règlements ne peuvent entrer en vigueur que huit ans après l'adoption ou la ratification de la convention. C'est peut-être le cas. Toutefois, on espère que si l'on finit par l'établir, la commission pourra, avant l'expiration des huit ans, arriver à certaines solutions ou conclusions auxquelles les gouvernements américain et canadien pourront s'arrêter. Je sais qu'un grand nombre de Canadiens trouveront peu satisfaisant, après un

délai de sept ans, d'attendre encore huit ans. Cependant, notre Gouvernement trouve que la mesure marque un progrès et qu'elle est nécessaire; puisque nous avons attendu sept ans que les Etats-Unis ratifient la convention, il peut paraître opportun et sage d'adopter les ententes que je viens de lire. Je le disais, on espère que certaines décisions seront prises et certains règlements proposés avant l'expiration des huit ans, afin de rendre la convention efficace.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Pour des raisons satisfaisantes, le Gouvernement désire que la résolution soit adoptée ce soir. Autrement, j'aurais aimé remettre l'affaire au retour de l'honorable sénateur de New-Westminster (l'honorable M. Taylor). Nous le savons tous, il étudie depuis longtemps et avec attention toute cette question de la production du saumon sockeye et de la surveillance qu'il devrait recevoir, au cours même de cette session, et notre ordre du jour portait une série de questions posées par lui, et auxquelles on vient de répondre, je crois.

Le leader de la Chambre vient de le dire, les Etats-Unis et le Canada essaient, depuis de nombreuses années, d'arriver à des méthodes de conservation et de protection des pêcheries de saumon sockeye. Les déprédations commises ont diminué de beaucoup l'abondance d'autrefois. Des négociations qui duraient depuis des années ont abouti au commencement de 1930, et des représentants des deux pays en vinrent à des conditions que renferme la convention actuelle. Bien entendu, il fallait la sanction des Etats-Unis, et bien que celle du Parlement canadien ne fût pas légalement nécessaire, l'affaire nous fut soumise, d'après notre coutume. A cette époque, d'aucuns furent d'avis qu'il vaudrait mieux attendre la sanction du Sénat américain avant que notre Parlement donnât son approbation. Cet avis ne fut pas suivi parce que des renseignements, que l'on croyait de bonne source, donnèrent l'assurance, si la mémoire ne me fait pas défaut, que la sanction serait accordée. Mais nous fûmes déçus une fois de plus. Le Sénat refusa sa sanction, et les années se sont succédé sans que s'exerçât la moindre surveillance sur les pêcheries. Les abus du passé continuèrent tout simplement, jusqu'à l'adoption récente de la convention, par le Sénat américain, sujet aux trois ententes, comme on les appelle, et qui sont réellement des réserves.

D'après moi, ces réserves annulent pratiquement le traité. Quelles dispositions prévoient-elles? Premièrement, que les représentants des deux pays ne concluront pas de règlements, aux termes de la convention, avant l'expiration de délais suffisants pour permettre deux montées de saumon sockeye. Tout le monde le sait, il faut pour cela huit ans.

L'honorable M. DANDURAND: En effet.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et n'est-il pas vrai que le traité ne restera en vigueur que quinze ans après la date de la ratification?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il ne resterait donc que sept ans après qu'il serait possible de promulguer les premiers règlements. Voilà qui est assez grave. Il se passera huit ans de plus sans aucune surveillance, après quoi il ne restera qu'une période de sept ans pendant laquelle le traité pourra être efficace.

Mais cette réserve n'est pas la plus mauvaise. Une autre pourvoit que lorsque les règlements se feront, tous ceux qui se rapportent à la sorte de filet de pêche à employer ne pourront entrer en vigueur s'ils entrent en conflit soit avec les lois de l'Etat de Washington, soit avec celles de la juridiction compétente au Canada. Qu'en faut-il conclure? Si je sais ce que parler veut dire, voici ce qu'il en faut conclure: Supposons qu'après huit ans, les commissaires décident qu'il faut une certaine sorte de filet pour permettre au jeune saumon sockeye de s'échapper et de se propager, et de sauver ainsi l'industrie. Alors, si l'on découvre que cette sorte de filet n'est pas conforme aux lois de l'Etat de Washington, il faudra céder devant ces lois. Que pensez-vous d'un tel traité? Il s'ensuivra simplement qu'après huit ans, quand l'étude sera terminée, et que les commissaires seront en état de promulguer des règlements, ceux sur la question très importante de permettre au saumon sockeye de s'échapper des filets seront réellement sujets à l'approbation de l'Etat de Washington.

L'honorable M. HARDY: Et du Dominion du Canada.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. HARDY: Les règlements devront être conformes aux lois canadiennes aussi bien qu'à celles de l'état de Washington.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, mais cela ne nous aide nullement. C'est tout comme si le seul Etat de Washington était mentionné, puisque les règlements devront être conformes aux lois de cet Etat.

L'hon. M. HARDY: En effet.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne puis considérer la troisième disposition comme d'égale importance, bien que d'aucuns, je le sais, la trouvent grave. Rien ne peut se faire sans consulter un comité consultatif de cinq membres de chaque pays. Je ne

crois pas que leur approbation soit mentionnée comme nécessaire, mais il faut les consulter. Mes honorables collègues peuvent être sûrs que cette consultation entraînera d'autres retards, sinon pis. Toutefois, je mets de côté cette troisième condition, modification, réserve ou entente, qu'on l'appelle comme on voudra. Les deux premières réserves signifient simplement que les Etats-Unis ont ratifié la convention à condition qu'elle reste sans effet. Voilà où nous en sommes.

Je ne vois pas d'objection à l'approbation de ceci. Essayer vaut peut-être la peine. L'honorable leader du Gouvernement (l'hon. M. Dandurand) dit que la mesure marque au moins un progrès. Mais le progrès est si infime qu'il faudrait un microscope puissant pour le saisir.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: N'est-il pas un peu ridicule d'adopter la résolution?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne sais; je ne m'oppose pas à l'adoption.

L'honorable M. DANDURAND: Pour quiconque n'est pas au courant de ce qui se passe sur la côte du Pacifique, un fait paraît bien extraordinaire. D'après la convention, un actif de grande valeur, une ressource naturelle, doit être partagée également entre les Etats-Unis et le Canada...

Le très honorable M. MEIGHEN: Bien que le saumon ait son origine au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: ...bien que le saumon ait son origine dans le fleuve Fraser. Mais lorsque le saumon descend vers l'océan, il devient non seulement la proie des pêcheurs américains mais même celle des pêcheurs japonais. Je ne puis comprendre pourquoi les Etats-Unis d'Amérique et le Dominion du Canada ne font pas tout en leur pouvoir pour maintenir et conserver pour nos deux pays cette importante ressource...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais ils ne font rien.

L'honorable M. DANDURAND: ...dont ils jouissent conjointement d'après la convention. Tout en reconnaissant la valeur de la déclaration de mon très honorable ami, je ferai remarquer qu'après qu'une commission aura étudié la question, elle pourra peut-être éveiller suffisamment l'opinion publique des deux pays pour amener de meilleures conditions. Je propose l'adoption de la résolution.

L'honorable G. H. BARNARD: Honorables sénateurs, après les remarques du très honorable leader de la gauche (le très hon. M. Meighen), je ne demanderai pas, comme j'en avais eu l'intention, d'ajourner le débat afin de permettre à l'honorable sénateur de New-Westminster (l'hon. M. Taylor) de discuter la question. On nous a donné à entendre que, pour certaine raison, le Gouvernement est désireux de ratifier immédiatement le traité.

Il est difficile de comprendre la raison de cette hâte. Voilà sept ou huit ans que notre Parlement ratifiait le traité original, et ce n'est qu'après plusieurs années de discussion que le gouvernement américain s'est décidé à faire la moindre ouverture à ce sujet.

D'après moi, les gens de la Colombie-Britannique ne montreront guère d'enthousiasme en faveur de ce traité. Toutes les difficultés proviennent de l'Etat de Washington. Apparemment, ceux qui sont à la tête de l'industrie dans cet Etat ne pensent qu'à gagner de l'argent rapidement, et ont totalement perdu de vue l'avantage qu'il y aurait à conserver le poisson qui leur apporte la fortune. D'aucuns, qui connaissent à fond cette pêcherie du saumon sockeye, en sont rendus à conclure que les gens de la Colombie-Britannique feraient mieux d'organiser les pêcheries et d'en tirer tout ce qu'ils pourraient. Ces personnes ne croient nullement que l'Etat de Washington nous traite équitablement et cherche à conserver l'industrie.

Cependant, notre Gouvernement prend sur lui de demander la ratification du traité, dans l'espoir qu'il en résulte quelque avantage. Il est difficile de prévoir ce que sera cet avantage. On demande une enquête de huit ans. Mais les experts examinent la pêche du saumon sockeye depuis trente ans. Je doute beaucoup que la commission proposée ajoute beaucoup à notre somme de connaissances après une autre étude de huit ans. Mais notre Gouvernement dit que la ratification du traité permettra l'établissement d'une commission qui contribuera peut-être à conserver la pêche. Eh bien, la responsabilité retombe sur le Gouvernement, et je ne vois pas de raison pour l'en décharger.

Pour ces raisons, je ne m'oppose pas à la résolution. Mais je rappellerai aux honorables sénateurs que nous de la Colombie-Britannique n'attendons pas grand'chose du traité. Je suis porté à croire que nous nous trouverons dans huit ans pratiquement dans la même situation qu'aujourd'hui.

L'honorable H. H. HORSEY: Honorables sénateurs, après deux ou trois ans d'enquête, les commissaires canadiens et américains pourront peut-être arriver à des conclusions unanimes, ce qui rouvrirait la question. Je crois qu'on a suggéré, dans un autre endroit,

que c'est ce qui se passerait, et que le gouvernement américain serait avisé en ce sens.

En 1930, les Américains bénéficiaient de la partie la plus importante de la pêche, approximativement les deux tiers, alors que nous n'en avions qu'un tiers. Mais je comprends que la situation s'est trouvée renversée, l'an dernier. Si la convention a pour objet d'égaliser la prise, ou presque, en limitant la pêche dans certains endroits, et le reste, on croirait que les Américains auraient bientôt raison d'agir en ce sens.

Surtout pour notre Gouvernement, il est décevant que ces ententes, modifications ou réserves, quel que soit le nom qu'on leur donne, dans l'application du traité, doivent encore retarder l'affaire pendant sept ou huit ans. Mais il me semble inconcevable que nous suivions la suggestion de l'honorable sénateur de Victoria (l'honorable M. Barnard) et songions à détruire les frayères du saumon sockeye, et par suite, toute cette industrie. Certaines choses qui se passent dans l'état de Washington causent certes beaucoup de difficultés, mais je comprends qu'une grande majorité des pêcheurs de la côte du Pacifique est en faveur de la convention proposée, laquelle semble la seule mesure progressive et possible en ce moment.

L'honorable M. BARNARD: L'honorable sénateur veut-il parler des pêcheurs de la côte canadienne, ou de ceux de la côte américaine?

L'honorable M. HORSEY: Ceux de la côte canadienne. Je crois donc qu'il serait peu sage de notre part de rejeter le traité.

L'honorable M. BARNARD: Je ferai remarquer à l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège (l'honorable M. Horsey) que ce sont les pêcheurs de l'état de Washington qui ont causé l'épuisement des pêcheries de saumon sockeye, en se servant injudicieusement de parcs à rets qui ont entraîné un gaspillage affreux de poisson trop jeune. Pour le moment, ils ont abandonné l'usage de parcs à rets, mais rien dans le traité ne les empêche d'y revenir demain.

L'honorable M. HORSEY: Les Américains ont abandonné dans le moment l'usage des parcs à rets, mais les Canadiens en emploient quatre ou cinq.

L'honorable M. BARNARD: L'honorable sénateur ne parlerait pas de la sorte s'il était au courant de la situation actuelle.

L'honorable M. HORSEY: C'est possible.

L'honorable M. BARNARD: On ne peut comparer les rets employés sur la côte inférieure de l'île de Vancouver et ceux qu'employaient les Américains à l'embouchure du fleuve. Sans vouloir manquer d'égards envers l'honorable sénateur, je dois dire qu'il trahit son ignorance de la situation locale.

Son honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur Dandurand propose, appuyé par le très honorable M. Graham, qu'il soit résolu que, au sujet de l'échange des ratifications de la Convention conclue entre le Canada et les Etats-Unis pour la protection, la conservation et l'expansion des pêcheries de saumon sockeye dans le fleuve Fraser et ses tributaires, convention signée à Washington, le 26 mai 1930, il y a lieu que les deux Chambres du Parlement approuvent qu'une déclaration soit faite de la part du Canada à l'effet que les dispositions de la Convention puissent être exécutées sous l'empire des ententes énoncées dans ladite convention. Désirez-vous, honorables sénateurs, adopter la motion?

L'honorable M. BARNARD: Sur division.

(La motion est adoptée sur division.)

L'honorable M. DANDURAND propose:

Qu'un message soit transmis à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat se joint à la Chambre des communes pour approuver les dispositions de la Convention conclue entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique, pour la protection, la conservation et l'expansion des pêcheries de saumon sockeye dans le fleuve Fraser et ses tributaires, convention signée à Washington le 26 mai 1930, et qui est exécutée sous l'empire des ententes énoncées dans ladite résolution.

La motion est adoptée.

BILL SUR L'ACCORD COMMERCIAL AVEC LE ROYAUME-UNI

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, accompagné du bill 79, Loi concernant un certain accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, je demande au Sénat la permission de proposer dès maintenant la deuxième lecture du bill. Il contient l'accord commercial qui modifie et prolonge l'accord d'Ottawa, 1932. L'accord n'a pas été modifié par l'autre Chambre, et j'ai l'impression que nul des honorables sénateurs ne désire faire de changement maintenant.

On me permettra une explication concise de l'accord. Il doit entrer en vigueur à une date qui sera décidée plus tard, et le demeurera jusqu'au 20 août 1940, et après, sujet à un avis de six mois donné par l'un des gouverne-

ments. Les diminutions de droit sur les produits du Royaume-Uni sont devenues efficaces à minuit le 26 février, alors que l'article 9 et le tableau E de l'accord de 1932, du consentement du gouvernement de la Grande-Bretagne, ont été remplacés par les articles 6, 7 et 8 et les listes IV et V du nouvel accord.

Voici les avantages obtenus par le Canada:

(a) Continuation d'entrée en franchise et sans restriction de tous les produits excepté ceux qui ont été réservés d'après l'accord de 1932.

(b) La garantie de marges de préférence sur la liste annexée, y compris le bois de construction, le saumon en conserve, les pommes, les produits laitiers, le tabac et le cuir verni.

(c) Une diminution de droits sur les bas de soie naturelle, et une garantie contre toute augmentation de droits sur les automobiles et leurs pièces.

(d) L'assurance qu'il nous sera donné d'augmenter les exportations de jambon et de bacon à un maximum annuel de 280 millions de livres.

(e) La sauvegarde des exportations de bestiaux et de viande dans le cadre du programme du Royaume-Uni pour la réglementation des approvisionnements de viande.

Et voici les avantages que reçoit le Royaume-Uni:

(a) Une diminution du tarif douanier canadien sur des marchandises visées par 179 numéros du tarif. Cela comprend des dégrèvements, ou l'entrée en franchise, pour les textiles, y compris ceux de laine, de coton, de soie et de soie artificielle, tout comme pour les habits et articles de confection, les marchandises tricotées de toutes sortes, les couvertures de laine et les tapis; pour la verrerie de table et le verre taillé; diverses formes non ouvrées de fer et d'acier, et une grande variété d'objets d'acier transformés, y compris les machines, les nettoyeurs-aspirateurs électriques et les machines à coudre, les articles émaillés et les marchandises électriques; le cuir et ses produits; les chaussures; de nombreux produits du papier; les peintures et les vernis, les articles en grès, le poisson en conserve, le savon, les brosses et l'argenterie.

(b) La garantie contre une augmentation des droits de préférence britannique sur des marchandises imposables d'après 246 numéros du tarif douanier canadien actuel. Ces taux garantis peuvent être diminués mais non augmentés tant que l'accord reste en vigueur.

(c) La garantie que les marges de préférence en faveur des marchandises du Royaume-Uni, d'après 91 articles du tarif douanier canadien, ne seront pas diminuées. Excepté relativement à certains produits d'acier non ouvrés (énumérés à 23 numéros du tarif), cette obligation de maintenir des marges fixes en faveur de marchandises du Royaume-Uni se rapporte presque entièrement à des produits d'une espèce ou catégorie non fabriquée au Canada. Les marchandises importantes aux sujets desquelles des marges fixes sont convenues comprennent divers produits chimiques, les huiles végétales, le verre à vitre et les glaces, les presses à imprimer, les moteurs Diesel, les appareils de rayons-X, les fils de coton pour mercériser, les tissus de toile, le charbon anthracite, les plaques d'acier larges, le fer-blanc, les plaques galvanisées, les feuilles d'acier noir pour galvaniser ou recouvrir d'étain, le fil d'acier et l'acier fini de construction.

Naturellement, lorsqu'il y a diminution de droits sur certains articles, les industries intéressées craignent d'en souffrir, mais je ne crois pas qu'aucune industrie canadienne souffre de cet accord. Nous savons tous que l'accord d'Ottawa n'a pas donné aux industries britanniques les avantages qu'elles avaient espérés sur nos marchés, bien que nous ayons, de notre côté, bien amélioré notre situation sur le marché britannique. Il est admis qu'un accord commercial ne peut se conclure sans concessions mutuelles, et j'ai l'impression que l'accord, en Grande-Bretagne comme au Canada, a été généralement bien accueilli. Il est en force depuis le discours du budget, et je n'ai pas encore entendu la moindre critique adverse.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'ai toujours été un grand admirateur de ce qu'on appelle les accords d'Ottawa. Je le dis avec d'autant plus de force que, tout en étant membre du gouvernement d'alors, je suis resté tout à fait étranger aux négociations qui les ont précédés. A mon avis, ces accords représentent le plus grand succès obtenu par le dominion depuis de nombreuses décades. (Applaudissements). Le succès de 1932 fut prodigieux; il a marqué le point de départ de la reprise après la dépression. Je ne ménagerai pas mes expressions pour exprimer une véritable et vive appréciation des grandes choses accomplies alors. A part le fait qu'elles sont remarquables en elles-mêmes, elles ont inauguré une politique de préférence mutuelle. Elles ont introduit et incorporé dans notre système un principe nouveau, et ont contribué puissamment non seulement à la réhabilitation du commerce à l'intérieur de l'Empire, mais à resserrer les liens qui nous unissent. (Applaudissements.) Même si, en ce moment, nous ne voyions pas d'un bon œil les changements apportés au traité et inclus dans l'ac-

cord présentement soumis à notre étude, notre Chambre hésiterait avant de rejeter la mesure. Nous ne la modifierons certes pas. Mais les changements ne suffisent même pas à soulever notre opposition. Le bill est, pourrait-on dire, une photographie suffisamment fidèle de la mesure de 1932 pour justifier tous les membres de la Chambre, d'un parti ou d'un autre, de l'appuyer. On pourrait ciseler quelques petits détails, faire certaines retouches autour des yeux et de la bouche, mais en s'éloignant de six pieds, on ne peut distinguer cette mesure-ci de celle adoptée en 1932. Nous l'approuvons d'autant plus volontiers si nous songeons à ce qui aurait pu arriver. Depuis quatre ans, nous frémissons de crainte après des menaces d'abrogation de traités, de la part d'un gouvernement qui devait tout recommencer à neuf. En échappant à un tel sort, nous nous réjouissons de voir revivre les traités sous cette forme, et serions presque prêts à louer les changements, bien que leurs mérites ne soient pas suffisants pour constituer une amélioration. J'appuie la mesure sans réserve, comme je l'aurais fait si j'avais été membre de l'autre Chambre, mais en somme, elle ne constitue guère que l'approbation parlementaire, accordée après quatre ans, de ce qui s'est fait en 1932.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne voudrais aucunement diminuer le plaisir qu'éprouve mon très honorable ami à commenter cette mesure. Je dirais simplement que, tout méritoire qu'ait été l'acte du gouvernement dont mon très honorable ami formait le plus bel ornement...

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas autre chose?

L'honorable M. DANDURAND: Cette fois-ci, non, puisque mon très honorable ami même vient de déclarer qu'il n'a pas participé à la négociation de l'accord.

Je voudrais lui rappeler que la première préférence en faveur des marchandises britanniques a été placée dans nos Statuts par sir Wilfrid Laurier et M. Fielding, au joli taux de 33⅓ p. 100, et que tous les partis durent ensuite attendre le jour où le parlement britannique se déciderait à imposer les droits sur les marchandises étrangères. Ce ne fut qu'à ce moment que le gouvernement canadien fut en mesure de dire: "Nous attendons depuis 1897; nous vous avons accordé de généreux droits de préférence; il est temps que vous témoigniez certaine satisfaction de nos actes." Je mentionne la chose simplement pour démontrer que depuis 1897, l'opinion au Canada a été unanime sur les avantages à retirer de la préférence que nous accorderait la Grande-Bretagne.

Le très hon. M. MEIGHEN: Pourquoi donc les amis de mon honorable collègue ont-ils voté contre les accords?

L'honorable M. DANDURAND: Je n'entrerai pas dans les détails des raisons qui ont suscité l'opposition. Je rappellerai seulement le fait qu'au Canada, il y a eu depuis 1878 ou à peu près, deux écoles: celle d'un tarif douanier élevé, et celle d'un tarif modéré. J'ai souvent affirmé qu'il n'existe pas ici de parti de libre-échangistes. Après que le parti conservateur se fut déclaré en faveur d'une haute protection, l'on vit un parti de tarif douanier modéré ou en faveur d'une politique commerciale modérée. Je crois que c'est en 1908 que nous nous présentions devant le peuple au son de la charmante expression de sir Robert Borden: "Une protection adéquate", expression qui ne l'engageait nullement à des tarifs douaniers élevés. Voilà de nombreuses années que nous discutons cette question de protection, et je conçois facilement que la suggestion faite par M. Baldwin à l'ouverture de la conférence d'Ottawa aurait été acceptée par les partisans de la politique fiscale modérée, qui ne désiraient pas de barrières tarifaires élevées, et auraient volontiers accueilli la réciprocité sur une échelle de droits abaissés. J'admets ne pas me rappeler toutes les objections élevées contre le traité, mais je constate avec plaisir que nous assistons présentement à une fête d'amis, et que le bill sera adopté à l'unanimité.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la troisième lecture du bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, je ne m'oppose pas à la troisième lecture du bill, mais je crois bon d'ajouter qu'il me semble avoir entendu l'honorable sénateur dire que l'Angleterre n'était pas tout à fait satisfaite des résultats du dernier accord.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne crois pas avoir dit telle chose, mais l'ai peut-être pensée.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur a dû la penser. Il y a moins d'une semaine, je lisais un article par l'honorable M. Amery, dans lequel il donne des chiffres exacts sur l'augmentation des exportations britanniques vers les Dominions, et des exportations canadiennes vers la Grande-Bretagne.

L'honorable M. DANDURAND: Je l'ai lu.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si l'un des deux côtés a l'avantage sur l'autre, je crois que c'est l'Angleterre. Dans son cas, son pourcentage égalait le nôtre. Il ne se présentait rien du caractère injuste que l'on avait prédit devoir causer certaines frictions entre la mère patrie et les Dominions. Le traité est décidément et en permanence avantageux aux deux parties.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DES SUBSIDES N° 1

PREMIÈRE LECTURE

La Chambre des communes transmet un message avec le bill 81, intitulé: "Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1938".

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, ce bill pourvoit à l'allocation d'une somme de $37,395,179.14. Voici l'article 2:

2. Sur et à même le fonds du revenu consolidé, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas en tout trente-sept millions trois cent quatre-vingt-quinze mille cent soixante-dix-neuf dollars et quatorze cents, pour subvenir aux diverses charges et dépenses du service public, à compter du premier jour d'avril mil neuf cent trente-sept jusqu'au trente et unième jour de mars mil neuf cent trente-huit, auxquelles il n'est pas autrement pourvu, soit un sixième du montant de chacun des différents articles à voter, énumérés dans le budget pour l'année financière finissant le trente et unième jour de mars mil neuf cent trente-huit, présenté à la Chambre des communes à la session actuelle du Parlement.

Et l'article 3 porte ce qui suit:

3. Sur et à même le fonds du revenu consolidé, il peut être payé et appliqué une somme n'excédant pas en tout seize millions dix mille cinq cent cinquante et un dollars et dix-sept cents, pour subvenir aux diverses charges et dépenses du service public, à compter du premier jour d'avril mil neuf cent trente-sept jusqu'au trente et unième jour de mars mil neuf cent trente-huit, auxquelles il n'est pas autrement pourvu, soit un sixième du montant de chacun des différents articles à voter, énumérés dans le budget supplémentaire spécial de l'année financière finissant le trente et unième jour de mars mil neuf cent trente-huit, présenté à la Chambre des communes à la session actuelle du Parlement.

Comme l'on voit, le Parlement est prié de voter les subsides pour deux mois.

Avec la permission du Sénat, je propose la 2e lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL SUR LA REVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

PREMIÈRE LECTURE

La Chambre des communes transmet un message avec un bill (n° 12), intitulé: "Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada".

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

MOTION POUR DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, avec la permission du Sénat, je propose la deuxième lecture du bill. Il présente divers aspects longuement discutés par l'autre Chambre et par la presse, et qui seront examinés, je crois, par le comité de la banque et du commerce. Les experts du ministère et des chemins de fer Nationaux pourront y comparaître et nous éclairer sur les avantages à retirer de cette mesure. Vu les circonstances, je m'abstiendrai d'expliquer ce qu'en attend le ministre.

En proposant la deuxième lecture maintenant, sans examiner les mérites du bill, je ne demande pas au Sénat de s'engager quant au principe. Je demande seulement la deuxième lecture afin de pouvoir renvoyer le bill aussitôt que possible au comité de la banque et du commerce.

Je comprends qu'il y a, dans un autre endroit, un grand désir de proroger bientôt. Le Sénat ne s'intéresse pas outre mesure à ce désir, et même si quelques-uns de nos membres avaient l'intention d'assister au couronnement, je crois que nous devrions faire tout en notre pouvoir pour disposer de la législation d'une manière qui serait à l'honneur de notre Chambre.

S'il n'y a pas d'objection, je propose la deuxième lecture du bill.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je le regrette, mais je crois de mon devoir de m'opposer à ce que la deuxième lecture se fasse ce soir, sans explication suffisante pour faire comprendre facilement aux gens d'intelligence moyenne ce que propose le bill. Plusieurs membres de la Chambre ne font pas partie du comité de la banque et du commerce, et nous voici à l'étape où ils ont droit de s'attendre qu'on leur fournisse une explication claire de l'objet et des effets de cette mesure. Je sais qu'elle a été adoptée par l'autre Chambre, mais l'on y a

exprimé certaines objections. Je l'ai étudiée, j'ai lu une grande partie du débat à ce sujet, et une grande partie des dépositions recueillies par le comité spécial de l'autre Chambre, mais j'admets que je ne pourrais l'expliquer à mes honorables collègues. La chose ne présenterait probablement pas plus de difficultés que bien d'autres, si seulement ceux qui la discutent se servaient d'une langue simple au lieu du jargon de comptabilité auquel ils se croient obligés de recourir toutes les fois qu'ils en ont l'occasion. Si je le pouvais, j'aiderais l'honorable ministre à expliquer la mesure, mais j'en suis incapable. J'ose dire que 97 p. 100 des membres de l'autre Chambre ont adopté cette mesure sans la comprendre. Si je votais maintenant en faveur de la deuxième lecture, je le ferais les yeux fermés. Il ne me semble pas de notre devoir de voter pour ce que nous ne comprenons pas.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'insisterai pas sur la motion ce soir.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je pensais bien que l'honorable sénateur n'insisterait pas. Nous lirons peut-être les fulminations usuelles contre le Sénat: "Si vous n'adoptez pas ce bill, que Dieu vous soit en aide." Tous ces jeunes gens qui écrivent d'Ottawa pour les journaux de Toronto des articles qu'ils font publier comme nouvelles, prétendent comprendre le bill, mais ils en ignorent totalement le véritable objet et les effets. Je ne puis les comprendre, et je me crois aussi capable que ces messieurs de le faire. Je n'irai pas jusqu'à dire que le ministre ne sait pas ce que signifie le bill, mais après avoir lu ses remarques, je ne puis juger où il en est, car il est tombé dans le même jargon que les comptables.

Je désirerais que l'honorable leader de la Chambre essaye, d'ici à demain, d'obtenir des renseignements, non sur les détails sans importance, mais sur le principal objet du bill. On nous dit que de grosses sommes d'argent que nous avons fournies par le passé, dont certaines ont été votées par le Parlement tandis que d'autres ne l'ont pas été, seront rayées. On dit qu'elles sont disparues, mais reparaîtront quelque part au bilan. Quelques centaines de millions fournis comme capital réapparaîtront aussi ailleurs. Et le tout, qui représente sans aucun doute les dettes du chemin de fer envers le Dominion, sera groupé et déposé dans le giron d'un trust de titres quelconque, pour réapparaître au bilan comme part de propriétaire. Je crois que le ministre des Finances doit détenir 5 millions des actions du trust de titres.

Il ne devrait certes pas être nécessaire pour expliquer ce qui arrive, d'arranger les choses de telle sorte que même un vérificateur y perde son latin. Voici ce que nous voulons savoir: le résultat nous donnera-t-il un tableau fidèle et honnête du National-Canadien? Je l'ignore. Il se trouve peut-être dans l'autre Chambre des gens qui le savent, mais je ne les crois pas nombreux. A mon avis, nous ne devrions pas adopter le bill en deuxième lecture sans le comprendre.

(La motion est retirée.)

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission du Sénat, je propose que la motion pour deuxième lecture soit placée à l'ordre du jour de demain.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR LE POINÇONNAGE DES MÉTAUX PRÉCIEUX

PREMIÈRE LECTURE

Bill 2, Loi modifiant la loi du poinçonnage des métaux précieux, 1928.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que la deuxième lecture se fasse mardi.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pour ma part, je suis prêt à ce que l'honorable sénateur propose la deuxième lecture pour ce soir. J'ai étudié le bill et le comprends; il est sans grande importance. Il ajoute simplement deux petites catégories aux diverses sortes de plaquage qui tombent sous les dispositions de la loi, et contient aussi des dispositions contre la représentation d'objets dans des annonces ou circulaires par des descriptions qui seraient contraires à la loi, si on les appliquait à l'article même. Il n'y a pas de raison pour ne pas faire la deuxième lecture dès maintenant.

L'honorable M. DANDURAND: Alors, avec la permission du Sénat, je propose que la deuxième lecture soit faite dès maintenant.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

BILL D'INTÉRÊT PARTICULIER—LES JUMELLES DIONNE

PREMIÈRE LECTURE

Bill 19, Loi pour la protection des cinq jumelles Dionne.—Le très honorable M. Graham.

DEUXIÈME LECTURE

Le très honorable M. GRAHAM propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, c'est avec plaisir que j'agis comme parrain du bill, tout en me demandant un peu pourquoi on me relie à

cette production en masse. L'apparition de ces petites personnes a créé de l'inédit, même en matière législative. D'après les statuts d'Ontario, un conseil de tuteurs a été nommé aux jumelles, et agit en leur nom depuis leur naissance. J'ai lu que les tuteurs ont réalisé une grosse somme, quelque chose comme $800,000, par l'emploi du nom des enfants, et le reste. Et maintenant, une compagnie demande au commissaire des brevets à Ottawa de lui accorder une marque de commerce qui lui permettra de vendre une grande variété d'articles. Certains de ces articles sont de telle nature que même si on les énumérait, quelques-uns des honorables collègues ne les reconnaîtraient pas. Ils comprennent un assortiment varié de sous-vêtements pour dames et enfants, du rouge pour les lèvres, des whiskeys...

L'honorable M. DANDURAND: Des parfums.

Le très honorable M. GRAHAM: En effet, mais nos honorables collègues s'y intéressent moins qu'aux whiskeys. Les tuteurs demandent présentement au Parlement d'adopter une mesure par laquelle le droit d'employer les mots "Quins", "Quints", "Quintuplets" ou "Cinq jumelles", ou d'autres qui pourraient signifier les jumelles Dionne, soit dévolu aux tuteurs. Je crois que le bill a été présenté en vue d'empêcher toute compagnie d'accaparer ces mots d'après une marque quelconque de commerce accordée par le commissaire des brevets.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

Sur motion du très honorable M. Graham, le bill est renvoyé au comité permanent des bills privés.

BILL CONCERNANT LES VÉRIFICATEURS POUR LES CHEMINS DE FER NATIONAUX

PREMIÈRE LECTURE

Bill 56, Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer nationaux.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, ce bill a trait à la nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, par une résolution conjointe du Sénat et de la Chambre des communes. En voici l'unique article:

Nonobstant les dispositions de l'article treize de la Loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, chapitre trente-trois du Statut de 1932-33, tel qu'édicté par l'article trois du chapitre vingt-cinq du Statut de 1936, relatives à la nomination de vérificateurs en vertu d'une résolution adoptée conjointement par le Sénat et la Chambre des communes, George A. Touche and Company, des cités de Toronto et Montréal, experts-comptables brevetés, sont nommés vérificateurs indépendants pour l'année 1937, afin d'effectuer, sous le régime des dispositions dudit article, une vérification continuelle des comptes des Chemins de fer Nationaux, tels qu'ils sont définis dans ladite loi.

Nous avons adopté un bill semblable, lors de la dernière session, et de toutes les autres depuis quelques années.

L'honorable M. COTÉ: Les vérificateurs mentionnés au bill sont-ils les messieurs responsables du bill 12, soumis ce soir à notre étude?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne saurais dire, mais je répondrai demain à mon honorable ami. Sauf erreur, ces mêmes vérificateurs ont déjà proposé au gouvernement un nouveau "set-up" financier pour le National-Canadien.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne voudrais pas passer pour impertinent, mais j'espère qu'on évitera de se servir du mot "set-up". Il déparerait les statuts.

Le très honorable M. GRAHAM: J'en conviens. Mais de nombreux hommes d'affaires trouvent le terme commode. Je ne sais guère quel sens ils lui attribuent.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois, et adopté.)

BILL SUR L'ENRÔLEMENT À L'ÉTRANGER

PREMIÈRE LECTURE

Bill 23, Loi concernant l'enrôlement à l'étranger.—L'honorable M. Dandurand.

ORDRE POUR DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, avec la permission du Sénat, je propose que la motion pour deuxième lecture soit inscrite à l'ordre du jour de demain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je suis tout à fait en faveur de la motion, et je ne m'oppose pas au bill. Mais certains amendements s'imposent. Il devrait y avoir une définition du terme "Etat étranger ami", et partie de la mesure devrait être modifiée conformément à cette définition. Naturellement,

un Etat ami est celui qui est en paix avec nous, et est ainsi défini.

L'honorable M. DANDURAND: On n'avait pas attiré mon attention sur ce détail du bill. Je serais porté à croire qu'il n'y a que deux classes de nations: celles avec lesquelles nous sommes en paix, et celles avec lesquelles nous ne sommes pas en paix. J'examinerai le bill pour voir ce que signifie "l'Etat étranger ami".

L'honorable M. CASGRAIN: Voici, je crois, une bonne occasion pour faire remarquer que nous n'avons pas participé au traité de Lausanne conclu par le roi George avec la Turquie. Sauf erreur, nous avons refusé de le faire. Nous ne sommes donc pas amis avec la Turquie, en ce moment. Elle ignore probablement que nous sommes toujours en guerre avec elle, tout comme la majorité des Canadiens, du reste.

L'honorable M. BARNARD: Je suggère à l'honorable leader de s'armer demain de tous les renseignements possibles sur l'étendue du mal que le bill cherche à guérir.

L'honorable M. DANDURAND: J'essaierai. Et je dirai à mon honorable ami à ma gauche (l'honorable M. Casgrain) que je crois qu'il a été clairement démontré que nous sommes en paix avec la Turquie.

Le très honorable M. MEIGHEN: Grâce au traité de Sèvres, plus ou moins ignoré. Nous l'avons signé, mais avons décliné plus tard d'y participer.

L'honorable M. DANDURAND: Quant aux obligations qui en résultaient?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne l'avons pas signé, puisque nous n'étions pas présents.

Le très honorable M. MEIGHEN. Mais oui. Le traité de Sèvres a été ratifié par notre Parlement sur motion du premier ministre actuel.

L'honorable M. DANDURAND: Je croyais que mon très honorable ami parlait du traité de Lausanne.

Le très honorable M. GRAHAM: Mieux vaut prévenir que guérir.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

BILL DU FINANCEMENT DES CHEMINS DE FER NATIONAUX

PREMIÈRE LECTURE

Bill 73, Loi autorisant la prestation de fonds pour couvrir certaines dépenses effectuées et les dettes contractées par les chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année civile 1937, et autorisant la garantie par Sa Majesté de certaines valeurs à être émises par les chemins de fer Nationaux du Canada.—L'honorable M. Dandurand.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

Le bill accorde à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada le droit d'émettre des valeurs pour dépenses aux chefs suivants:

(a) Remboursements des obligations de capital arrivant à échéance, billets divers arrivant à échéance ou échus et autres obligations garanties ou non, et paiement de fonds d'amortissement ne dépassant pas $7,114,000.

(b) Additions et améliorations, y compris les coordinations, et acquisition de biens réels ou personnels, ne dépassant pas $23,607,700, dont l'estimation est comme suit:

Additions et amélioration en général	$11,289,999
Moins: Mise au rancart de matériel	7,389,999
	$ 3,900,000
Acquisition de valeur	561,000
Achat de matériel nouveau	19,396,700
	$23,857,700
Moins: Disponibilités sur le capital de roulement	250,000
	$23,607,700

Toutefois, pour lesdites fins, le principal global non racheté, à une même époque, des valeurs que la Compagnie Nationale est par les présentes autorisée à émettre au besoin ne doit pas dépasser la somme de $30,721,700; soit le total des item ci-dessus énoncés.

Le ministre des Finances peut consentir des prêts pour remboursements et dépenses d'établissement.

La Compagnie Nationale peut aider et assister, d'une manière quelconque, toute autre ou toutes autres desdites compagnies et, sans restreindre la portée de ce qui précède, peut à l'occasion, pour ses propres besoins et aussi pour les besoins de toute autre ou toutes autres desdites compagnies, appliquer le produit de toute émission de valeurs à l'acquittement des dépenses autorisées pour son propre compte ou pour le compte de toute autre ou toutes autres desdites compagnies.

Suivent alors la forme, les termes et la méthode de la garantie.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, le bill ne contient rien

de bien inédit, du moins pour ceux qui sont habitués à voir reparaître cette sorte de bill chaque année.

Mais celui-ci va un peu plus loin que je ne l'ai compris d'après les explications de l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand). Il permet au National-Canadien d'émettre des valeurs pour le remboursement de frais d'établissement, et permet en même temps au ministre des Finances de consentir des prêts directs au National-Canadien pour remboursements et frais d'établissement. Il permet aussi au National-Canadien, après que ce dernier a reçu l'argent, soit par le produit de ses propres obligations, soit directement de l'Etat, lequel emprunte l'argent afin de pouvoir le prêter, de le répartir parmi ses filiales et lui-même suivant le besoin. Le bill porte aussi que le Gouverneur en conseil, relativement à toutes sommes prélevées par le National-Canadien au moyen d'une émission d'obligations, peut garantir ces obligations, et déterminer la nature de la garantie, les termes, et le reste. Le produit ira au ministre des Finances, en fidéicommis, et il les distribuera comme à l'ordinaire.

Le bill doit sans doute être adopté. Mais si je ne me trompe sur le compte de l'autre bill que nous discutions ce soir pendant quelques minutes, et qui établit un nouveau bilan pour les Chemins de fer Nationaux, les honorables sénateurs feront bien de se rappeler que si nous avançons l'argent, il ne représentera plus une obligation du National-Canadien envers nous. Quiconque capable de se reconnaître dans un trust quelconque de titres le constatera et cela apparaîtra au bilan sous le titre de part de propriétaire, tout en ayant tout à fait l'air d'un surplus à distribuer.

Le très honorable M. GRAHAM: Ce qu'il ne sera pas.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

BILL SUR LES PARCS NATIONAUX

PREMIÈRE LECTURE

Bill 75, Loi concernant l'établissement d'un parc national dans la province du Nouveau-Brunswick et modifiant la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, 1936.—L'honorable M. Dandurand.

BILL SUR LE CONTRAT D'OTTAWA

PREMIÈRE LECTURE

Bill 76, Loi autorisant un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la Cité d'Ottawa.—L'honorable M. Dandurand.

BILL DU CONSEIL DE RECHERCHES SUR LES PÊCHERIES

PREMIÈRE LECTURE

La Chambre des communes transmet un message avec un bill (n° 77), Loi abrogeant la loi du conseil de biologie et instituant le Conseil de recherches sur les pêcheries du Canada.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Deuxième lecture jeudi.

L'honorable M. BALLANTYNE: L'honorable leader aurait-il l'obligeance de nous dire quelque chose du bill?

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur désir des précisions sur l'objet du bill. En 1930, fut adoptée une loi établissant un conseil de biologie destiné à faire certaines recherches. Le bill actuel abroge cette mesure, remplaçant le conseil de biologie par un conseil de recherches sur les pêcheries du Canada, lequel sera constitué de façon différente. Sur les quinze membres du nouveau conseil, deux seront choisis par le Gouvernement au ministère des Pêcheries, deux représenteront l'industrie de la pêche sur la côte de l'Atlantique, deux autres représenteront l'industrie de la pêche sur la côte du Pacifique, et les universités seront aussi représentées. Le conseil s'occupera de recherches sur les pêcheries. Les membres ne toucheront pas de traitement pour leurs services, mais recevront leurs frais de déplacement et autres. Si le président et le secrétaire ne sont pas des fonctionnaires du ministère, ils seront rémunérés à la discrétion du ministre. Les pouvoirs accordés au ministre m'ont surpris, et il me semble que certains d'entre eux devraient être réservés au Gouverneur en conseil.

L'honorable M. DANDURAND: Deuxième lecture jeudi.

LOI D'ARRANGEMENT ENTRE CULTIVATEURS ET CRÉANCIERS—APPLICATION À L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

ORDRE POUR DÉPÔT DE DOCUMENT

L'honorable C. MacARTHUR (au nom de l'honorable M. Hughes) propose:

Que soit émis un ordre du Sénat pour la production d'un état faisant connaître toutes les lettres, tous les télégrammes et autres documents reçus par le gouvernement ou par quelque membre ou fonctionnaire du gouvernement, relativement à l'application de la Loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard.

(La motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

DEUXIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Robinson, au nom de l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont séparément lus pour la 2e fois:

Bill N2, Loi pour faire droit à Muriel Beatrice Brown Gray.

Bill O2, Loi pour faire droit à Joseph-Gédéon-Emilien Tanguay.

Bill P2, Loi pour faire droit à Mabel Marjorie Powter Johnston.

Le Sénat s'ajourne à trois heures de l'après-midi demain.

SÉNAT

Mercredi 31 mars 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

SANCTION ROYALE

Son Honneur le Président informe le Sénat qu'il a reçu une communication du secrétaire adjoint du Gouverneur général l'informant que le très honorable sir Lyman P. Duff, en sa qualité de Député de Son Excellence le Gouverneur général, se rendra à la salle du Sénat, à cinq heures et quarante-cinq de l'après-midi, aujourd'hui, afin de donner la sanction royale à certains bills.

BILLS D'INTÉRÊT PRIVÉ

RAPPORT DE COMITÉ

L'honorable M. BLACK présente le rapport du comité permanent de la banque et du commerce sur le bill K2 intitulé Loi concernant *The Premier Trust Company*.

TROISIÈME LECTURE

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand le présent bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. BLACK A la prochaine séance.

L'honorable M. LITTLE: Avec la permission du Sénat, j'en propose la troisième lecture maintenant. Vu l'accélération des travaux à l'autre Chambre, j'aimerais que le présent bill fût adopté puis renvoyé à temps pour permettre au comité des bills privés des Communes de s'en saisir.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

L'hon. M. MacARTHUR.

RAPPORT DE COMITÉ

L'honorable M. BLACK présente le rapport du comité permanent de la banque et du commerce sur le bill L2 intitulé Loi constituant en corporation la Compagnie d'Assurance Canadienne Mercantile.

Honorables sénateurs, le comité a étudié le bill et y a apporté certains amendements. A l'intention des honorables sénateurs qui ne font pas partie du comité, j'ajouterai que les amendements portent ni sur l'esprit ni sur le caractère du bill. Vu leur grand nombre, cependant, je suggérerais de retarder la troisième lecture au moins jusqu'à demain.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand aborderons-nous l'étude du rapport?

L'honorable M. BLACK: A la prochaine séance.

LE TRÈS HONORABLE SÉNATEUR GRAHAM

FÉLICITATION À L'OCCASION DE SON ANNIVERSAIRE DE NAISSANCE

Avant l'appel de l'ordre du jour.

L'honorable CAIRINE WILSON: Honorables sénateurs, mon leader (l'honorable M. Dandurand) m'a confié une tâche des plus agréables. En ceci il a fait preuve d'une générosité peu commune à l'endroit de la minorité dans cette enceinte. Mais il ne pouvait désigner un membre de la majorité, honorables sénateurs, parce que tous les autres eussent sérieusement protesté. Nous nous unissons tous afin de féliciter le très honorable sénateur d'Eganville (le très honorable M. Graham) à l'occasion de son anniversaire de naissance. On m'a demandé de parler du cœur et d'improviser. Si peu de temps m'était laissé pour préparer un discours qu'il ne fallait pas y songer; et c'est peut-être aussi bien, car c'eut été empiéter sérieusement sur le temps du Sénat que de préparer un discours où j'aurais exalté le mérite du très honorable sénateur.

Des VOIX: Très bien! très bien!

L'honorable Mme WILSON: Je tiens à faire miens les sentiments exprimés dans une lettre que j'ai reçue ce matin de l'honorable député d'Halifax (l'hon. M. Dennis). Celui-ci se considère très heureux de ce que son anniversaire de naissance tombe le même jour que celui du citoyen canadien le mieux aimé. Je crois que nous faisons tous écho au sentiment ainsi exprimé et nous espérons que le très honorable George P. Graham siégera au Sénat de nombreuses années encore.

Des VOIX: Très bien! très bien!

L'honorable IVA CAMPBELL FALLIS: C'est un grand honneur pour moi que d'avoir été invitée à prendre la parole à la suite de l'honorable représentante (l'hon. Mme Wilson) qui vient d'offrir les bons souhaits de la Chambre au très honorable sénateur d'Eganville. Je regarde comme un privilège d'offrir les félicitations de ceux qui siègent à gauche de Son Honneur le Président. J'aimerais à m'exprimer plus particulièrement au nom des femmes conservatrices du Canada, car nous savons tous combien le très honorable sénateur est cher aux femmes de ce dominion. Et qu'il me soit permis d'ajouter que je ne fais pas exception à la règle. Bien qu'il soit facile à l'honorable représentante de Rockcliffe (l'hon. Mme Wilson) de parler d'abondance de cœur,—et l'on peut s'y attendre chez un honorable sénateur du côté libéral de la Chambre, si l'on peut établir une pareille distinction—je crois que c'est la première fois dans les annales de cette chambre qu'un membre de l'opposition, soi-disant, puisse dire avec sincérité que durant les longues années au cours desquelles il a joué un rôle de premier plan dans la vie publique de son pays, le très honorable sénateur d'Eganville était estimé par tous ceux qui le combattaient aussi bien que par ceux qui l'appuyaient sur le terrain politique. Les Saintes Ecritures disent: "Malheur à vous lorsque tous les hommes disent du bien de vous!" mais je suis sûre que l'avertissement ne s'applique pas au très honorable sénateur.

Le très honorable M. GRAHAM: Il n'y est pas question des femmes.

L'honorable Mme FALLIS: En effet. Puisque toutes les femmes parlent en bien du très honorable sénateur, celui-ci n'a donc rien à craindre. Il ne me reste plus à dire que les honorables sénateurs de ce côté-ci de la Chambre souhaitent longue vie encore au très honorable sénateur, afin que son aimable sourire reste pour nous une source d'inspiration lorsque nous pénétrons dans cette enceinte.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Nous, simples mortels que nous sommes, devrions demander sa recette au très honorable George P. Graham, puisque les années semblent glisser sur lui.

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM: Honorables membres, des occasions se présentent où nous nous adressons à la Chambre par les simples termes "honorables messieurs". Aujourd'hui, cependant, je puis dire à juste titre "Honorables mesdames", à l'exclusion d'honorables messieurs. J'ai presque cédé à la tentation de citer les Saintes Ecritures à cette occasion, mais les femmes m'ont devancé. Je puis concevoir que les femmes puissent aimer mon très honorable chef dans cette enceinte (l'hon. M. Dandurand); mais pour ma part, je lui cède le pas. En un mot, je crois qu'il confond un peu en disant que je rajeunis avec les années.

Je me rends compte, au delà de ce que vous pouvez l'imaginer, que l'on peut vivre longtemps et s'entendre passablement bien avec ses concitoyens dans les deux camps politiques. Je n'ai jamais pu comprendre pourquoi les hommes—et aujourd'hui les femmes—qui jouent un rôle actif dans la vie publique ne continueraient pas à se respecter les uns les autres, quoique je veuille bien reconnaître que c'est bien plus difficile dans certains cas que dans d'autres. Un débat animé est parfaitement permis, mais celui qui s'emporte en discutant la chose publique sape d'autant son influence, car rien n'abat plus son homme que la dispute en politique.

Pourquoi les honorables sénateurs et d'autres veulent-ils me garder ici-bas, cela je l'ignore. Il me faudra le demander aux dames du Sénat. Je ne crois pas en cela devoir m'attendre à beaucoup d'encouragement de la part de mon honorable chef (l'hon. M. Dandurand). Vivre trop vieux est une maxime qui a du vrai.

Des VOIX: Non, non!

Le très honorabe M. GRAHAM: Mais je ne songe pas encore à partir, surtout depuis que je siège au Sénat.

Mais parlons sérieusement. La vie publique exerce un certain attrait. Elle devient une maladie—une maladie fort agréable si elle est bien soignée—et ceux d'entre nous qui la vivons depuis de si nombreuses années éprouvent un vif plaisir à jeter un regard en arrière, et même, je crois pouvoir le dire en toute certitude, à nous reporter aux luttes que nous nous sommes livrées, car autant que je puis voir elles n'ont laissé aucune amertume.

Bien que je n'aime pas la guerre ouverte, qui pousse parfois à la méchanceté, il n'y a rien comme un peu d'animation de temps à autre pour secouer l'apathie; et bien que j'en sois passé l'âge, j'encourage les jeunes comme mon honorable chef (l'hon. M. Dandurand) à se dérider un peu.

Je tiens à vous remercier tous du fond du cœur. Que votre vœu soit exaucé et que j'embarrasse cette terre quelques années de plus. Plusieurs de mes jours—et peut-être pourrais-je ajouter sans indiscrétion plusieurs de mes nuits—où je me suis senti le plus heureux, je les ai passés au Sénat et en compagnie de sénateurs. Je ne crois pas devoir préciser davantage. L'ambiance a changé au Sénat depuis l'arrivée de Mme Wilson d'abord, puis de Mme Fallis. Maintenant qu'elles ont un siège ici, il n'est que tout naturel que leur revienne

la tâche de prendre la parole sur le sujet le plus important dont le Sénat ait jamais été saisi.

Des VOIX: Très bien, très bien!

BILL DES SUBSIDES N° 2

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes accompagné du bill n° 82 intitulé Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1937.

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du Bill.

—Honorables sénateurs, ceci est le bill des subsides n° 2. Le bill prévoit le paiement d'une somme ne dépassant pas $40,903,880, affectée aux frais et dépenses de l'Administration encourus du 1er avril 1936 au 31 mars 1937, non autrement prévus, tels qu'ils sont énumérés à l'Annexe du bill. L'Annexe énumère les montants à payer, basés sur d'autres crédits supplémentaires. Le montant ici accordé est l'ensemble des crédits budgétaires énumérés à l'Annexe. Les honorables sénateurs remarqueront qu'il s'agit ici des crédits supplémentaires en couverture de la dépense effectuée jusqu'à ce jour, soit au 31 mars 1937.

Avec ces quelques mots d'explication, je propose la deuxième lecture du bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'ai été étonné, voir horrifié, d'entendre l'honorable leader du Gouvernement (l'hon. M. Dandurand) établir à quarante et quelques millions de dollars le budget supplémentaire de l'année expirant aujourd'hui.

L'honorable M. CASGRAIN: Et les élections qui sont encore loin.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et les élections qui sont encore loin, comme dit l'honorable sénateur.

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être mon très honorable ami trouvera-t-il les principaux crédits en parcourant la liste.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est ce que je fais en ce moment. Je n'ai le bill que depuis quelques secondes. Quarante millions, c'est une somme épouvantable à titre de budget supplémentaire d'une année qui est finie pour ainsi dire. Même sous d'autres régimes, l'aise avec laquelle on déposait ces budgets considérables me décourageait profondément. A un moment où nous visons à un équilibre plus stable, parler d'un montant pareil est assez pour qu'on lève les bras au Ciel et que l'on s'écrie: "A quoi bon?" Je trouve par exemple à la page 7, sous la rubrique mandats du Gouverneur général, un crédit de $7,300,000, puis un autre de $4,940,000, et d'autres encore; le total atteint $12,540,000. Je ne conteste pas la nécessité de ces crédits, car il s'agit de secours aux chômeurs apparemment—non, pas tous, je vois, mais la plus grande partie, le reste étant affecté à d'autres fins.

Je voudrais bien pouvoir lire dans la pensée des honorables sénateurs d'en face. L'administration précédente, qui se bornait à ignorer ce que l'avenir nous réserve et qui savait qu'il était impossible de prévoir avec précision les besoins de l'assistance-chômage, demandait au Parlement l'autorité de parer aux crises à mesure qu'elles surgissaient. Et quels hauts cris n'a-t-on pas jetés dans tout le pays et au Parlement—pas dans cette enceinte en particulier —au sujet de la négation des droits du Parlement par la législation de blanc-seing? Et pourtant le Parlement, de son plein gré, accordait simplement au Gouvernement l'autorité de faire le nécessaire. Cette procédure passait pour de l'autocratie, pour de l'usurpation et pour une atteinte à la Constitution. Mais à quelle méthode le présent Gouvernement a-t-il recours, lui qui est dirigé par celui-là même qui lançait ces accusations? La présente administration dit: "Nous ne demanderons pas du tout au Parlement de nous autoriser, mais nous parerons aux besoins au moyen de mandats du Gouverneur général, sans passer par le Parlement. En termes simples et véridiques, la doctrine que l'on implante est celle-ci: c'est nier les droits du Parlement que d'agir conformément à une loi, mais c'est s'y conformer et les respecter que de ne s'autoriser d'aucune loi. Voilà exactement ce que le Gouvernement a fait.

En se faisant accorder les crédits et l'autorité nécessaires par le Parlement, le Gouvernement n'agirait-il pas un peu mieux, un peu plus selon la coutume parlementaire et avec un peu plus d'égards pour le Parlement? On inclinerait à le croire; on inclinerait à penser que c'est le devoir de chaque gouvernement de s'engager dans une pareille voie. Au lieu de cela, voici l'attitude prise par l'administration actuelle: "Nous ne solliciterons aucune autorisation. Nous allons tout bonnement procéder et faire les dépenses." Et l'administration est composée de ces mêmes gens qui, quelques mois auparavant, s'érigeaient, soi-disant, en défenseurs des droits du Parlement. Quelle abominable hypocrisie que cela! Je sais que l'honorable leader du gouvernement (l'hon. M. Dandurand) s'en rend compte. Je ne trouve pas à redire à l'emploi de mandats du Gouverneur par un gouvernement devant des circonstances exceptionnelles; cela est

parfois nécessaire; mais l'urgence provient ici des besoins de secours, précisément là où s'imposait une autorisation, peut-être même un blanc-seing.

L'honorable M. DANDURAND: Mais s'il y avait urgence...

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce sont des secours.

L'honorable M. DANDURAND: ...même pour des secours, et si les crédits étaient insuffisants...

Le très honorable M. MEIGHEN: Pourquoi n'en pas faire adopter? Pourquoi avoir critiqué une administration qui avait obtenu l'autorisation voulue?

L'honorable M. DANDURAND: Les crédits autorisés pour l'année courante se révélèrent insuffisants.

Le très honorable M. MEIGHEN: Alors l'administration actuelle aurait dû obtenir du Parlement l'autorisation de les dépasser, comme l'avait fait l'administration précédente. Mais le gouvernement ne l'a pas fait, parce que ses membres avaient soutenu auparavant, sans sincérité, que c'était braver le Parlement que d'obtenir l'autorisation d'une dépense sans en fixer exactement le montant. C'est l'unique raison. Ils auraient pu obtenir du Parlement l'autorisation voulue, mais ils n'en firent rien, se contentant de procéder et de faire la dépense. Puis ils s'exclament: "Voyez! Contemplez-nous, les anges protecteurs du gouvernement responsable!"

Il est assez difficile de faire l'analyse d'un projet de loi de ce genre en quelques secondes. Je note un poste de $17,959,000, qui est "à titre de contribution du gouvernement fédéral à un programme visant le remaniement des dettes des agriculteurs dans la zone de sécheresse de la Saskatchewan." Voilà, je suppose, un cas...

L'honorable M. DANDURAND: D'urgence.

L'honorable M. MURDOCK: Des bons du trésor autorisés entre 1931 et 1935.

Le très honorable M. MEIGHEN: Furent-ils autorisés, vraiment?

L'honorable M. MURDOCK: Lisez plus bas.

Le très honorable M. MEIGHEN: Peut-être le furent-ils. Mais sous l'empire de quelles lois? Personne ne saurait entreprendre même de donner une idée générale à cette Chambre de la loi précise, s'il en fut adopté. Je suis porté à croire qu'il est parfaitement convenable que ce poste apparaisse ici. Mais en ce qui touche aux dépenses de secours, il aurait mieux valu s'y prendre autrement. S'il existe quelque motif de s'opposer à ces crédits-ci, cela pourra se faire plus tard. Je ne m'oppose pas à la deuxième lecture, étant donné que la troisième est remise à demain.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons été avisés que le député du Gouverneur général sera ici cet après-midi pour donner la sanction royale.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'aime pas à voter sur une mesure que je n'ai pas eu le temps d'étudier ou même de lire attentivement. La troisième lecture pourrait-elle être remise d'une demi-heure?

L'honorable M. DANDURAND: Oh oui. Nous pourrions avoir la deuxième lecture maintenant et remettre la troisième lecture d'une heure, mettons ou jusqu'à ce que nous ayons entendu mon honorable ami de Lunenburg (l'honorable M. Duff) sur la question navale.

Le très honorable M. MEIGHEN: Nous espérons qu'il parlera plus d'une heure.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Je proposerais que la troisième lecture de ce projet de loi soit remise à plus tard, cet après-midi. Nous pourrions y revenir à notre convenance.

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, je prierai le leader de la Chambre de laisser savoir s'il est nécessaire que la troisième lecture de ce projet de loi ait lieu aujourd'hui. Il ne m'arrive pas souvent de m'opposer à l'adoption rapide d'un bill, mais j'aimerais à parcourir celui-ci, comme d'autres honorables membres de cette Chambre, j'en suis certain, et je n'ai même pas encore eu l'occasion de le voir. Le courrier ne nous en a certainement pas apporté un exemplaire. Il ne convient pas que nous adoptions une législation sans la connaître, simplement parce que la Chambre des communes en désire l'adoption immédiate.

L'honorable M. DANDURAND: Comme le sait mon honorable ami, les bills de subsides parviennent habituellement au Sénat au cours de la dernière heure avant la prorogation. A moins qu'il ne se trouve dans un bill de cette nature quelque chose motivant son rejet, le Sénat approuve simplement la décision des Communes qui exerce le principal contrôle sur les deniers publics. Le bill actuel porte sur des déboursés de l'année qui se termine aujourd'hui. Je crois qu'il est tout à fait convenable, avant d'entreprendre une nouvelle année financière, ce que nous ferons demain, que ce bill soit adopté.

Je suis convaincu que mon honorable ami a suffisamment confiance aux députés des deux côtés de la Chambre des communes pour s'en remettre à leur jugement. Cette mesure y fut adoptée en quinze minutes, après une brève question ou déclaration du chef de l'opposition, je crois, allant à dire que le gouvernement s'en était tenu apparemment à une ligne de conduite contre laquelle le parti libéral s'était élevé quand il était dans l'opposition. Ce fut tout. Je suis certain que même si mon honorable ami étudiait le bill une semaine durant, il serait favorable à son adoption. Peut-être voudrait-il calmer ses scrupules en ne l'adoptant que "sur division", mais je ne suis pas du tout sûr qu'il veuille même faire cette réserve.

L'honorable M. BLACK: Mon objection ne surgit aucunement du motif que m'impute l'honorable sénateur. Nous recevons des bills constamment, à temps et à contretemps, avec prière de les adopter sans examen préalable. Celui-ci est d'une nature particulière, et je partage l'avis de mon honorable ami sur les points qu'il a soulevés, mais cela n'atténue en rien le principe que je voudrais voir respecter, savoir, que la législation soumise au Sénat devrait y parvenir à temps pour permettre aux honorables sénateurs de l'étudier. On ne devrait pas s'attendre que nous adoptions à l'aveuglette quelque mesure que ce soit. Je ne dispute la légitimité d'aucun crédit du bill, mais je proteste contre le fait que l'on nous invite à adopter cette mesure avant d'avoir eu le temps de la voir.

L'honorable M. DANDURAND: Que le Sénat me permette de rappeler que j'y siège depuis plus de trente-neuf ans. A plusieurs reprises pendant ce nombre d'années, le Sénat a protesté vigoureusement contre l'arrivée du bill des subsides dans l'heure ou la demi-heure qui précède l'arrivée de Son Excellence et la sanction royale. Le Sénat a le droit, naturellement, de déclarer qu'il n'adoptera pas une mesure après un aussi bref examen, et qu'il prendra une journée ou une semaine pour la discuter, si c'est nécessaire, mais il s'est trouvé que le bill des subsides a toujours été adopté juste avant que la cloche ne sonne pour inviter les honorables membres à rencontrer Son Excellence. J'ai entendu soulever plus de trente fois l'objection que l'on pose actuellement.

L'honorable M. BLACK: J'ai entendu l'honorable sénateur lui-même poser cette objection touchant un bill presque du même genre.

L'honorable M. CASGRAIN: Toutefois, l'objection n'a pas été maintenue.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'ai maintenant parcouru le bill. Je ne crois pas que l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) ait raison. Dans le poste qui est de beaucoup le plus important, il n'existe rien qui soit basé sur une législation antérieure. Il n'a été aucunement autorisé. Cela semble se résumer à ceci. Le fédéral amortit, annule en réalité, les dettes encourues par la province du Manitoba visant le remaniement des dettes des cultivateurs qu'il a fallu déplacer de la zone de sécheresse, à concurrence de la somme relativement minime de $804,897; et le fédéral fait la même chose en ce qui concerne la Saskatchewan, mais à concurrence de $17,959,606.51, la limite fixée comporte que cette somme ne doit pas dépasser dans l'ensemble le total des avances faites à la province par le fédéral en guise de prêt d'assistance. Nous pouvons nous faire à l'idée que le montant total sera contribué, y compris les 51 c. Mon motif de le signaler provient de l'importance de l'énorme somme en cause, qui sûrement fait surgir une question d'ordre administratif. Je ne sais pas pourquoi le bill a été adopté au Communes comme il le fut.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami me permettra-t-il une interruption pour déclarer qu'il me revient maintenant à la mémoire que le très honorable chef de l'opposition à la Chambre des communes a surtout dirigé sa critique,—si l'on doit l'appeler ainsi,—sur le fait que la province de l'Alberta n'aurait pas été traitée sur le même pied que la Saskatchewan. C'est là la critique principale soulevée par l'opposition, si l'on doit y voir une critique. L'honorable ministre des Finances a répondu que l'Alberta n'avait pas demandé la même faveur.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'Alberta n'aurait pas besoin de crédit social si elle recevait un montant à peu près égal à celui que reçoit la Saskatchewan; elle serait en bonne posture, à mon avis. Nous sommes bien loin du jour où l'honorable Edward Blake, je crois, vigoureusement appuyé par l'honorable David Mills, soutenait que les arrangements financiers entre chaque province et le fédéral, ainsi que stipulés dans la loi constitutionnelle, formaient parties intégrantes de l'organisation fédérative du Dominion et qu'ils ne sauraient être modifiés par le fédéral. Ces deux personnages distingués ont soutenu cette opinion à grand renfort d'argument et l'on n'a jamais pu démontrer que leur attitude fut mal fondée. Le Conseil privé a soutenu que cet équilibre était d'un caractère permanent et ne pouvait être compromis par le fédéral ou par une province, et au surplus que les subsides qui dépasseraient les montants prévus étaient inconstitutionnels. Mais à l'époque actuelle il ne sert pas à grand'

chose de soutenir que nous devrions nous en tenir à cette attitude, car aucune administration n'a jamais prétendu la respecter. Les largesses faites à une province aujourd'hui et à une autre province hier n'ont jamais eu pour mesure les termes du pacte fédératif, mais ont été plutôt faites suivant l'idée que l'on se faisait des besoins ou de la pression favorable exercée. Mais celle-ci est la plus importante de toutes; elle constitue une avance énorme sur les précédentes. Cela veut dire tout simplement que les provinces de l'Ouest vont être libérées d'obligations considérables. Il est possible que cela soit nécessaire, mais franchement je n'aime pas l'idée que ce bill ait été adopté dans l'autre Chambre après un examen superficiel, et qu'il nous faille tout bonnement approuver la chose sans le moindre examen pour ainsi dire.

Tandis que l'occasion s'en présente, je ne puis m'empêcher de signaler deux ou trois postes qui sautent aux yeux. J'observe parmi les mandats du Gouverneur un poste de $10,000, crédit additionnel affecté au bureau du Haut commissaire à Londres. Il est naturellement tout à fait injuste de penser que cela aurait pu être prévu. Il est un autre poste, au montant de $45,000, affecté à la commission royale d'enquête sur l'industrie textile, commission sacrée et immortelle, et sans doute pour défrayer le coût des discours de son avocat. Ces $45,000, j'espère, rapporteront cent pour un. . .

L'honorable M. LITTLE: Un actif liquide.

Le très honorable M. MEIGHEN: . .dans ses conséquences pour les malheureux contribuables du Canada.

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne sais pas s'il existe d'autres commissions royales dont nous payons le coût au moyen de mandats du Gouverneur qu'il nous faut approuver à la vapeur en deux ou trois minutes. Oui, il y a un autre mandat du Gouverneur pour défrayer le coût de construction d'une grange à la ferme expérimentale de Fredericton, Nouveau-Brunswick. Comme les honorables sénateurs du Nouveau-Brunswick s'en rendront compte, le besoin d'une telle grange s'est déclaré du soir au matin.

L'honorable M. BLACK: Elle fut incendiée.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'avais raison. L'affaire était impossible à prévoir et ne pouvait attendre que le crédit fut adopté dans le cours ordinaire des choses. Ensuite, il y a quelque chose pour la commission d'enquête sur les grains. Je crois que c'est la septième commission chargée d'un même travail, se pavanant d'un endroit à l'autre, entendant les mêmes témoignages, tombant parfois de lèvres différentes, parfois tombant des mêmes, secondée par un avocat à raison de $200 par jour, sans doute, et dont l'urgence fut telle qu'il nous faut fournir $103,000 pour lui permettre de continuer. Ces crédits affectés à des commissions royales, surtout lorsqu'elles refont le travail déjà accompli par d'autres commissions, constituent sûrement des postes qu'il est difficile de justifier sous forme de mandats du Gouverneur et au surplus lorsqu'ils sont soumis dans les dix minutes qui précèdent la sanction royale.

L'honorable J. P. B. CASGRAIN: Honorables sénateurs, j'ai toujours trouvé très injuste l'octroi de fortes sommes à certaines provinces, et j'ai souvent discuté la question avec un avocat bien connu, M. Aimé Geoffrion. Le très honorable sénateur vis-à-vis (le très hon. M. Meighen) le sait fort bien. Par exemple, lorsque nous discutions la construction de chemins de fer à des mille milles du Nouveau-Brunswick, ou de l'Ile du Prince-Edouard, ou de la province de Québec, je disais: "Sûrement, cela n'est pas équitable. Comment le gouvernement fédéral peut-il continuer à donner de l'argent qui après tout, sort des goussets des provinces d'Ontario et de Québec?" L'apport des autres provinces ne s'élève pas à grand'chose, car les provinces d'Ontario et de Québec fournissent $80 sur chaque $100. Je défie que l'on contredise cette déclaration. M. Aimé Geoffrion a dit que le Parlement canadien avait droit de faire cela et qu'en droit, à sa connaissance, il n'existait aucun moyen d'y remédier. S'il ne connaît aucun remède qui puisse s'y appliquer j'ignore qui en connaît.

L'honorable JAMES MURDOCK: Je crois qu'aujourd'hui pour la seconde fois l'honorable leader de l'opposition au Sénat (le très hon. M. Meighen) a fait allusion à la commission royale d'enquête sur l'industrie textile. Aujourd'hui il va un peu plus loin et fait allusion au montant additionnel de $45,000 dans un crédit du bill actuellement à l'étude et qui est affecté aux dépenses de la commission. On s'accorde à dire que la commission a coûté au pays à peu près $140,000, ou $150,000, et qu'il est à supposer que tous les comptes ne sont pas encore entrés. Je n'en sais rien. Mais l'honorable leader de l'autre côté a formulé l'espoir que cette dépense rapportera cent pour un. Je veux prophétiser dès à présent qu'elle rapportera plus de cent pour un aux déshérités du sort dans le pays. Il est juste que les honorables sénateurs me demandent d'expliquer comment il en sera ainsi. La réponse nous vient des deux grandes provinces du Canada qui ont présenté des lois uniformes sur le salaire minimum—et pourquoi? Pour nulle autre raison, à mon humble avis, que cette commis-

sion royale s'est rendu compte, et l'a déclaré, que certaines entreprises textiles, employant quelque 3,000 ouvriers, payaient des salaires moyens de $230 à $270 par année à des citoyens malheureux et déshérités de la fortune engagés dans cette industrie. Ce qui fait que j'attends avec confiance et que j'espère un rendement dépassant 100 pour un de cette dépense, soi-disant, de $140,000. J'ai cru que, puisque le très honorable chef de l'opposition avait, si j'ai bien compris, parlé désavantageusement des énormes frais occasionnés par la commission royale sur l'industrie textile, il n'était que juste d'interposer ces déclarations. Un peu plus tard, il n'y a pas de doute que l'on pourra en dire plus,—et on le fera,—sur les divers aspects de la question.

L'honorable A. K. HUGESSEN: Honorables sénateurs, j'ai quelques observations à ajouter à ce qu'a dit l'honorable sénateur de Parkdale (l'hon. M. Murdock). Dans le sens le plus littéral de ces mots, les frais de la commission sur l'industrie textile seront remboursés. En conséquence de l'enquête, un certain nombre de réclamations impayées, mais recouvrables, concernant l'impôt sur le revenu ont été faites, de fortes sommes seront recouvrées de quelques-unes des compagnies intéressées et elles excéderont de beaucoup les $145,000 que coûtera l'enquête.

L'honorable M. MURDOCK: Très bien; très bien.

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DU POINÇONNAGE DES MÉTAUX PRÉCIEUX

TROISIÈME LECTURE

Bill n° 2 intitulé: loi modifiant la loi du poinçonnage des métaux précieux, 1928.—L'hon. M. Dandurand.

BILL DE FINANCEMENT ET DE GARANTIE CONCERNANT LES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi (bill n° 73) intitulé: loi autorisant la prestation de fonds pour couvrir certaines dépenses effectuées et les dettes contractées par les Chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année civile 1937, et autorisant la garantie par Sa Majesté de certaines valeurs à être émises par les Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'hon. M. MURDOCK.

—J'ai reçu du sous-ministre des Transports en rapport à une observation qu'a faite mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen), au cours du débat du 30 mars. Voici:

Dans le compte rendu des débats du Sénat, séance du 30 mars, parlant du bill de financement et de garantie des Chemins de fer Nationaux du Canada, le très honorable M. Meighen a fait, à la page 268 et à la suivante, des déclarations qui se fondent sans doute sur un malentendu.

Les crédits inscrits dans le bill furent déposés sur le bureau de la Chambre des communes, le 30 mars et l'on peut s'en rendre compte en consultant le hansard. Il est facile de constater qu'il s'agit de frais de premier établissement ou du remboursement d'obligations arrivant à échéance. Le bill autorise les Chemins de fer Nationaux du Canada à émettre leurs valeurs en paiement desdites obligations, mais il autorise également le ministre des Finances à consentir des prêts temporaires à la compagnie du chemin de fer en avance de l'émission des valeurs, remboursables à l'Etat à même le produit des valeurs du National-Canadien, au fur et à mesure qu'elles seront vendues; d'autre part; le plein montant de 30 millions de dollars, si des obligations sont émises jusqu'à concurrence de cette somme, sera inscrit dans la colonne du passif du bilan du National-Canadien, soit sous forme de dette fondée entre les mains du public, soit à titre de prêts temporaires consentis par l'Etat jusqu'au moment où les valeurs du National-Canadien auront été complètement émises. Ces item, cela va de soi, ne sauraient faire partie de la part de propriétaire ni du trust des titres.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il s'agit du bill pour autoriser le Gouvernement à avancer certaines sommes au National-Canadien et non pas du bill sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Oh, non.

L'honorable M. BLACK: Je n'ai pas bien compris les explications de l'honorable leader de la Chambre et je voudrais bien savoir si ce bill n° 73 a trait de quelque façon ou s'il a rapport au bill n° 12.

L'honorable M. DANDURAND: Non; pas du tout; il n'a aucun rapport avec le bill n° 12.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

AFFAIRES NAVALES

SUITE DU DÉBAT

Le Sénat passe à la suite du débat ajourné le 16 mars sur la question proposée par l'honorable M. Ballantyne:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'instruction des cadets de marine et la fermeture de l'école de marine et aussi sur la vente du navire-école *Aurora*.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, nous avons eu le privilège, ces jours

derniers, d'entendre un excellent discours de la part de l'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne), un collègue qui, durant le temps qu'il a passé en qualité de ministre des Affaires navales, a peut-être eu,—et je fais cette remarque avec tous les égards de respect dus aux honorables sénateurs,—plus que quiconque dans cette Chambre ou au dehors l'occasion d'étudier la situation en ce qui regarde les affaires navales. Nous avons apprécié, j'en suis sûr, l'excellent discours qu'a prononcé mon honorable ami. Avec sa modestie coutumière, mon honorable ami s'est contenté de dire qu'il appellerait l'attention du Sénat sur l'instruction des cadets de marine et la fermeture de l'école de marine. J'ai le droit de dire, je le crois, que son intention était de soulever et de faire discuter une question d'importance vitale pour le Canada.

Nous avons eu aussi l'honneur d'entendre trois autres discours sur cette question. Je dois des excuses à la Chambre parce que je n'ai pas pris la parole immédiatement après mon honorable ami d'Alma (l'hon. M. Ballantyne). C'est dû au fait que j'ai été aphone pendant un certain temps, j'ai cédé la place de bonne grâce à l'honorable sénateur d'Edmonton (l'hon. M. Griesbach), qui a fourni une carrière si brillante au cours de la Grande Guerre et dont nous nous enorgueillissons tous, ainsi qu'à l'honorable sénateur de Toronto (l'hon. M. Macdonnell) et à l'honorable sénateur de Vancouver (l'hon. M. McRae), qui a fourni lui aussi une carrière des plus enviables. Nous avons écouté avec plaisir les remarques des honorables sénateurs sur cette question importante.

Et à cette heure où l'occasion m'est offerte de prendre la parole après ces orateurs distingués, je me trouve dans une situation plutôt embarrassante étant donné que je ne possède pas l'expérience de l'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne), qui, en sa qualité de membre du Conseil privé du Canada, a suivi de très près les affaires navales, durant une époque critique de notre histoire; d'autre part, à cause de mon âge, j'ai été dans l'impossibilité de participer à l'héroïque aventure d'outremer, de 1914 à 1918. Néanmoins, je crois que le temps est arrivé pour nous tous de faire ou de dire quelque chose touchant les affaires navales au Canada. A la lumière de l'expérience que j'ai acquise tant dans le domaine politique que dans celui des affaires, au cours des quarante dernières années, il y a lieu, je le crois, afin de tirer des conclusions raisonnables, d'inviter les honorables sénateurs à remonter en arrière jusqu'à certains événements qui se sont déroulés au pays, dans le passé.

Pour ce qui est de la défense de l'Empire que nous aimons tous, notre première participation date de 1899, alors que l'Angleterre fut obligée de prendre part à cette campagne que l'on est convenu de désigner sous le nom de guerre des Boërs. A cette époque, le peuple et le Parlement du Canada décidèrent que nous devions quelque chose à la Grande-Bretagne et, en conséquence, le pays envoya un contingent pour aider la métropole dans la lutte qu'elle soutint contre les Boërs de l'Afrique-Sud. Quelques années plus tard, après que l'on eut tenu plusieurs conférences impériales, à Londres, le Gouvernement de l'époque, dans lequel sir Frederic Borden détenait le portefeuille de la Milice, présenta au Parlement une mesure proposant que le Canada devrait se défendre lui-même autant que possible. En 1904, on adopta une loi autorisant le Canada à entretenir et à maintenir les fortifications d'Esquimalt et d'Halifax et à prendre charge des arsenaux maritimes à ces deux endroits.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'était en 1910, n'est-ce pas?

L'honorable M. DUFF: La loi autorisant le Canada à prendre charge des fortifications et de la défense de nos côtes fut adoptée en 1904.

Quelques années plus tard, après que les régiments anglais eurent quitté le pays pour être remplacés par la milice du Canada et subséquemment à la conférence impériale de 1908, on se rendit compte que le Canada devrait faire même plus pour la défense de ses côtes et prêter main forte à l'Empire britannique. En 1909, sir George Foster—cet homme d'Etat distingué, maintenant décédé, jouait un rôle de premier plan à la Chambre des communes depuis de nombreuses années—soit à cause de sa perspicacité politique soit qu'il eut appris de quelque source à mot couvert que le Gouvernement de l'époque avait l'intention de faire quelque chose touchant la défense navale du Canada, déposa un projet de résolution à la Chambre des communes, le 29 mars. Sir George, peut-être l'un des orateurs les plus éloquents que le pays ait jamais eus et qui avait à cœur les intérêts de l'Empire britannique et du Canada, estimant que le devoir incombait à tous les Canadiens de faire cause commune avec l'Empire, déposa un projet de résolution ainsi conçu:

La Chambre est d'avis que, vu ses ressources abondantes et variées, sa situation géographique, et obéissant à ce sentiment de fierté nationale et de confiance en ses propres forces qui doit animer un peuple fort et progressif, le Canada ne devrait pas retarder plus longtemps de prendre sa juste part de responsabilité et de dépenses pour assurer convenablement la protection de ses côtes et de ses grands ports maritimes.

En saisissant la Chambre de ce magnifique projet de résolution, sir George Foster s'exprima ainsi qu'il suit:

La première et la plus grande objection que j'ai à une contribution fixe est qu'elle ressemble au louage des services d'une autre personne pour faire une chose que nous devrions faire nous-mêmes. Cela ressemble trop à un homme, à un père de famille, en pleine vigueur et santé, qui loue les services de son voisin, à tant par mois, pour veiller au bien-être et à la protection de son foyer, au lieu de remplir ce devoir lui-même. Voilà, à mon avis, à quoi se résume l'objection maîtresse qui se dresse contre l'aide accordée sous cette forme. Mais ce n'est pas tout. Disons que, cette année, vous accordiez votre concours financier et que l'année prochaine et chaque année subséquente vous renouveliez cette aide; au bout de dix, vingt ou trente ans, vous aurez ainsi versé une somme énorme. Sans doute, durant cette période de temps, le pays aura bénéficié de la protection de la flotte; mais, au Canada même, vous n'aurez rien créé de durable; vous n'aurez ni préparé le sol ni jeté en terre de semence se manifestant par le développement de nos moyens de défense. Et cependant, un jour ou l'autre, destinés que nous sommes à devenir une nation avec une population sans cesse croissante, il nous faut nécessairement les forces navales pour la défense de nos côtes et de l'intérieur.

C'était là exprimer de nobles sentiment.

Sir Wilfrid Laurier, qui était chef de son parti depuis de nombreuses années et pour qui de concert avec des milliers d'autres citoyens du Canada, je professais le plus grand respect allant jusqu'à l'adoration, répondit ainsi qu'il suit:

Nous sommes sujets britanniques: le Canada est une des nations que des liens de famille rattachent à l'Empire, et nous nous rendons pleinement compte des droits et des obligations conférés par ce noble titre. Nous avons été, nous sommes et nous serons toujours fermement résolus à nous acquitter de tous les devoirs que confère ce titre de "sujet britannique".

Puis-je faire observer que la semaine dernière encore, après une période de trente ans, ces sentiments exprimés par sir Wilfrid Laurier ont été accueillis avec respect dans une autre partie des édifices parlementaires. Ce sont là les paroles d'un homme qui, au cours de la campagne électorale de 1911, fut représenté dans les provinces anglaises comme déloyal envers l'Empire britannique tandis que, dans sa province, on déclarait qu'il était traître à sa race et à sa religion. Et à cette heure, voilà que même ses adversaires admettent qu'il avait raison.

Sir Wilfrid Laurier ajouta:

Bien plus, non seulement le Canada va-t-il remplir toute obligation qui lui est imposée par ce titre, mais il est prêt à faire, je ne crains pas de le dire, tous les sacrifices qui pourront être requis en vue de maintenir pleinement le Canada au rang qu'il occupe dans l'empire britannique, et l'empire britannique lui-même au rang qu'il occupe parmi les nations du monde.

L'hon. M. DUFF.

Puis, sir Wilfrid Laurier, après avoir cité des passages du rapport de la conférence impériale de 1902, déclara ce qui suit:

Les ministres canadiens présents à cette conférence ne regardèrent pas ce projet d'un bon œil.

Il fait allusion en ce moment au projet de contribuer au maintien de la marine britannique.

Ils l'accueillirent avec respect, mais ils refusèrent de l'endosser; ils présentèrent leurs vues sous une autre forme énonçant ce qu'ils étaient préparés à faire de la part du Canada. Leurs vues dans cette circonstance furent énoncées dans un document qui a été souvent cité en cette Chambre, mais dont il est opportun que je cite un extrait aujourd'hui. Le voici:

"Actuellement, les frais que ferait le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est disposé à faire des frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population admirablement qualifiée pour former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

En somme, les ministres répètent que, s'il leur est impossible de donner leur assentiment aux mesures proposées, ils se rendent pleinement compte de l'obligation qu'il y a pour le Dominion de faire des déboursés de plus en plus forts en vue de la défense, au fur et à mesure de l'accroissement de la population et de la richesse du pays. Leur désir est que ces déboursés soient faits de manière à libérer le contribuable de la métropole d'une partie du fardeau qu'il supporte actuellement; et ils souhaitent ardemment que leurs plans de défense soient mis à exécution avec la coopération des autorités impériales, et d'après les avis d'officiers impériaux expérimentés, dans la mesure où le permettra la pratique de l'autonomie locale, qui a été un facteur tellement puissant dans la constitution de l'unité impériale.

C'est après avoir discuté cet aspect de la question que sir Wilfrid Laurier déposa le projet de résolution qui suit:

La Chambre se rend pleinement compte du devoir qui incombe à la nation canadienne, à mesure de l'accroissement de sa population et de ses richesses, d'assumer dans une plus large mesure les responsabilités de la défense nationale.

La Chambre réaffirme l'opinion maintes fois exprimée par les représentants du Canada, que, étant données les relations constitutionnelles existant entre la mère patrie et les colonies autonomes, le versement au trésor impérial d'une contribution déterminée pour des fins navales et militaires ne constituerait pas, en ce qui concerne le Canada, une solution satisfaisante du problème de la défense.

La Chambre a noté avec satisfaction le soulagement que le peuple canadien a apporté aux constribuables du Royaume-Uni en se chargeant du fardeau de grandes dépenses qui pesaient autrefois sur le trésor impérial.

La Chambre approuvera cordialement toute dépense nécessaire destinée à favoriser l'orga-

nisation d'un service naval canadien en coopération et relation intimes avec la marine impériale, dans le sens indiqué par l'Amirauté lors de la dernière conférence impériale, et en complet accord avec l'idée que la suprématie navale de la Grande-Bretagne est essentielle à la protection effective du commerce, au salut de l'empire et au maintien de la paix universelle.

La Chambre est fermement convaincue que chaque fois que le besoin s'en fera sentir, le peuple canadien se montrera prêt et disposé à faire tous les sacrifices nécessaires pour prêter aux autorités impériales son concours le plus loyal et le plus cordial en toute mesure tendant au maintien de l'intégrité et de l'honneur de l'empire.

Or, sir Wilfrid Laurier ne fut pas le seul à exprimer ces vues. Non seulement sir George Foster, mais sir Robert Borden aussi a déclaré, au cours de ce débat, qu'il était nécessaire de faire quelque chose pour la défense navale du Canada. J'aimerais bien à citer une partie du discours de sir Wilfrid Laurier, mais la lecture du texte de la résolution suffira peut-être. Je me contenterai donc de citer les paroles de sir Robert Borden, Néo-écossais qui, depuis nombre d'années, s'était grandement intéressé aux affaires publiques du Canada et occupa ensuite le poste de premier ministre. Voici les paroles qu'il prononça en l'occurrence:

Je m'attacherai maintenant à l'examen du projet de résolution que le premier ministre a proposé et je dois dire que j'en approuve cordialement plusieurs passages. Cependant, je désire faire une observation ou deux au premier ministre sans aucun dessein politique et sans esprit de critique, car mon plus grand désir serait de voir le Parlement et le public acclamer d'une seule voix la politique nationale concernant ce grand problème et le projet de résolution qui en serait l'expression.

Ce que j'ai à proposer, je le propose avec le désir sincère que cette Chambre formule une résolution à laquelle chacun de nous puisse adhérer, et par laquelle chacun de nous déclare solennellement à l'univers que si jamais notre commune patrie se voit dans la nécessité de combattre pour son existence, le peuple canadien en masse, sans distinction de parti ou de croyance, se portera à ses côtés dans la lutte qu'elle aura engagée. Il faut pour le moment nous élever au-dessus de toute considération des partis; aussi mon intention est-elle de faire à mon très honorable ami une ou deux proposition qu'il accueillera, j'en suis sûr, avec l'esprit dans lequel je les présente.

Le résultat fut que sir Wilfrid et sir Robert se mirent d'accord: la résolution proposée par sir Wilfrid fut modifiée et la Chambre adopta unanimement une résolution disant que le Canada prendrait part non seulement à la défense de ses côtes, mais aussi à celle de l'Empire britannique en général, et que notre pays devrait avoir une marine. Comme nous avions l'unanimité dans notre pays sur l'attitude que nous devions alors prendre quant aux affaires navales, le Gouvernement libéral, ou peut-être le ministre des Affaires navales à cette époque, communiqua avec la Grande-Bretagne qui mit à notre service les croiseurs *Niobe* et *Rainbow*. Le *Niobe* était un navire qui avait servi dans la marine britannique et qui convenait parfaitement bien à la formation de nos jeunes marins. Il arriva dans notre pays en 1910 et eut Halifax comme port d'attache. Le *Rainbow* fut envoyé sur la côte du Pacifique et son port d'attache fut Esquimalt.

Les élections avaient eu lieu. Je n'ai pas besoin de m'attarder à relater ce qui se produisit lors de ses élections de 1911. A cette époque, j'étais alors un homme de parti, comme un grand nombre d'autres citoyens canadiens. Je pris part à cette campagne électorale pour appuyer celui que je considérais comme le plus grand homme d'Etat du pays, sir Wilfrid Laurier. Je n'ai jamais eu honte de l'appui que j'ai donné à celui qui était alors mon chef, pas plus que tout membre de l'autre parti n'a à rougir de l'appui qu'il a donné à son chef. Il est toutefois regrettable, et nous devons surtout le regretter aujourd'hui, que cette lutte électorale se soit faite sur la résolution relative à la marine canadienne et que je viens de lire. D'autres choses survinrent qui firent que sir Wilfrid Laurier, un homme qui avait consacré sa vie au service de son pays, était accusé, dans les provinces de langue anglaise, d'être un ennemi de la Grande-Bretagne, et, dans sa propre province de Québec, d'être un traître à sa race et à ses croyances. Lors de cette campagne électorale, pour des raisons qu'ils connaissent mieux que moi, certaines personnes décidèrent de prendre une attitude autre que celle qu'ils avaient convenu de prendre au cours de la discussion parlementaire de 1909.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur veut-il me pardonner de l'interrompre? Je ne doute aucunement qu'il ne parle en toute sincérité. Je désire toutefois dire quelque chose que je tiens à consigner au hansard. J'ai pris part à cette lutte électorale dans plus d'une province et je n'ai jamais entendu dire rien de tel à propos de sir Wilfrid Laurier dans aucune province. Cela a pu se dire—personne ne saurait l'affirmer—mais je puis affirmer avec certitude que cela ne s'est jamais dit avec l'approbation du chef conservateur ou d'un membre important du parti conservateur.

L'honorable M. CASGRAIN: "La maudite marine à Laurier."

L'honorable M. DANDURAND: Nous ne pouvons parler que des choses que nous connaissons. J'ai déjà eu l'occasion plus d'une fois de dire en cette Chambre que le mouvement nationaliste, qui remporta vingt-cinq sièges dans la province de Québec avec le cri de "Pas de contribution pour les guerres

impériales sauf pour la défense du Canada", était dirigé par M. Bourassa et M. Monk, lieutenant de M. Robert Borden, et qu'il était financé jusqu'au dernier sou par le parti conservateur.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je pense que l'honorable sénateur ne devrait pas dire cela, car il n'est pas au courant des faits et je pense qu'il fait erreur. Ce n'est toutefois pas là-dessus que je veux parler. Je me suis levé simplement pour faire une déclaration parce que je ne pensais pas que ce que disait l'honorable représentant du Lunenburg (M. Duff) était juste à l'égard des provinces en question.

L'honorable M. DUFF: Je comprends bien que mon très honorable ami ne voudrait pas s'abaisser à ces tactiques.

L'honorable M. PARENT: Ce qu'a dit l'honorable représentant de Lunenburg est certainement exact pour ce qui est de la province de Québec.

L'honorable M. DUFF: Quant aux provinces de langue anglaise, je sais, pour en avoir eu connaissance moi-même, que sir Wilfrid Laurier, parce qu'il avait essayé de conclure avec les Etats-Unis un accord qui eût permis l'entrée en franchise du poisson, entre autres choses, sur le territoire de nos voisins, était accusé d'être un ennemi de la Grande-Bretagne; d'un autre côté, parce qu'il voulait contribuer à la marine britannique, il était accusé de traîtrise dans sa propre province. Je pense que le plus bel hommage qu'on ait jamais rendu à sir Wilfrid Laurier l'a été la semaine dernière quand le chef du grand parti conservateur au Canada a eu le courage de dire qu'en définitive le programme de sir Wilfrid pour la défense du Canada était le meilleur.

Je disais donc, honorables sénateurs, que la campagne électorale était terminée et qu'à partir de cette époque jusqu'à 1914 on ne fit rien pour augmenter la défense navale du Canada. Le *Niobe* resta dans les chantiers maritimes d'Halifax et le *Rainbow* était à Esquimalt. Quand la Grande Guerre éclata en 1914, ces deux navires étaient amarrés à leurs quais, et c'est pourquoi l'on vit partir de Montréal un navire appelé *Kronprinzessin Cecile*....

L'honorable M. BALLANTYNE: Je sais que l'honorable sénateur désire toujours se montrer juste. Je me permets donc de faire observer que le *Rainbow* était en service actif sur la côte du Pacifique, pourchassant des croiseurs allemands qui se trouvaient alors dans ses parages. Ce n'est que plusieurs années après que le *Rainbow* fut transformé en navire-dépôt.

L'hon. M. DANDURAND.

L'honorable M. DUFF: Je crois que mon honorable ami fait erreur quant à l'époque dont je parlais. J'ai parlé de la situation au moment où la guerre a éclaté.

L'honorable M. BALLANTYNE: C'est précisément de cette époque que je veux parler.

L'honorable M. DUFF: Le *Rainbow* n'était pas en service, non plus que le *Niobe*. Un navire allemand partie de Vancouver avec trois millions de dollars en or et une cargaison à destination de l'Allemagne, et le *Rainbow* n'était pas en état de sortir de Victoria.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je suis sûr que mon honorable ami voudra bien accepter ma parole quand je lui assure que le *Rainbow* était alors en service. S'il veut se renseigner auprès du ministère de la Défense nationale, il pourra s'assurer que ce navire est resté en service longtemps après l'ouverture des hostilités.

Le très honorable M. MEIGHEN: Me sera-t-il permis d'appeler l'attention de mon honorable ami sur la déclaration suivante faite à la Chambre des communes par sir Wilfrid Laurier le 19 août 1914, quinze jours après l'ouverture des hostilités:

> Nous savons que l'un de nos navires de guerre dans les eaux du Pacifique a recherché l'ennemi; et s'il ne lui a pas déjà livré combat, c'est que l'ennemi s'est esquivé.

L'honorable M. DUFF: Je suis naturellement toujours heureux de m'en rapporter à ceux qui sont renseignés sur ces questions. Il est cependant bien connu que, jusqu'à la déclaration de guerre, en 1914, le Canada n'avait à peu près rien fait pour sa défense navale. L'un des deux navires que nous avions reçus en 1910 de l'Amirauté britannique était peut-être en service à Esquimalt, ainsi que le dit mon honorable ami d'Alma (l'hon. M. Ballantyne), mais tous les gens de la Nouvelle-Ecosse savent que le *Niobe* n'était pas en service. Il le fut environ un mois ou six semaines après l'ouverture des hostilités, mais il fallut le ramener au quai parce que l'on constata qu'il n'était pas en état de tenir la mer. Je ne veux pas critiquer de ce côté, car je suis d'avis que peut-être les deux partis ont failli à la tâche à propos de la défense navale de notre pays. Si mon honorable ami d'Alma veut bien attendre un moment, je vais lui faire l'un des plus grands compliments qu'on ait jamais faits à un homme public dans notre pays. Je suis convaincu que, s'il avait été fait ministre en 1911, au lieu de 1917, notre défense navale n'eût pas été dans l'état où elle se trouvait au commencement de la guerre. Quand mon honorable ami prit la direction de ce ministère en 1917, il se trouva en face d'une situation extrêmement difficile. Bien que je l'aie critiqué dans une

autre Chambre parce qu'il était alors ministre des Affaires navales, je tiens à lui affirmer aujourd'hui qu'il n'était pas responsable de l'état de notre défense navale. Cette situation provenait apparemment de ce que, pour une raison ou pour une autre, on n'avait rien fait de 1914 à 1917 pour assurer notre défense navale, et nous étions obligés de compter sur les Etats-Unis et le Japon pour la défense de nos côtes.

J'arrive maintenant, honorables sénateurs, au moment où la guerre vient de se terminer. Mon honorable ami d'Alma était encore ministre des Affaires navales. A cause de ses responsabilités, il pensait qu'il devait consulter le gouvernement britannique ou que ce dernier devait se concerter avec lui au sujet de la défense du Canada. En 1920, il lut à la Chambre des communes un mémoire dans lequel il disait:

Le Gouvernement a étudié depuis quelque temps la question de la défense navale du Canada ainsi que les propositions que l'amiral Jellicoe lui a soumises à ce sujet.

En considération des lourdes obligations financières qu'a assumées le Canada et du fait que la Grande-Bretagne n'a pas encore adopté un programme naval permanent sans compter qu'il se tiendra prochainement une conférence impériale où la question de la défense navale de l'Empire sera discutée sous tous ses aspects entre le gouvernement du Royaume-Uni et les représentants des dominions d'outre-mer, nous avons décidé d'attendre quelque peu avant d'adopter un programme permanent pour la défense navale des côtes du Canada.

Le Gouvernement a donc décidé de maintenir le service naval canadien sur le pied où il était avant la guerre...

Je présume que c'était ainsi que le voulait sir Wilfrid.

...et nous avons accepté l'offre que nous a faite la Grande-Bretagne d'un croiseur léger et de deux contre-torpilleurs pour remplacer les deux navires-écoles inutiles et démodés que nous possédons le *Niobe* et le *Rainbow*.

L'honorable M. BALLANTYNE: Très bien!

L'honorable M. DUFF: Je suis de cet avis. Je poursuis la citation:

Le ministre du Service naval, afin de pouvoir en toute liberté réorganiser complètement le présent service et le mettre sur un pied d'efficacité, tout en pratiquant l'économie la plus stricte, a ordonné la démobilisation de tous les officiers et effectifs de la marine, ainsi que la révocation du personnel civil au service du département tant ici à Ottawa qu'aux arsenaux maritimes à Esquimalt et à Halifax. Les officiers canadiens qui sont actuellement en service sur les navires de la marine impériale mais qui reçoivent leur solde du gouvernement canadien seront rappelés et serviront sur les navires de la marine canadienne. Le Gouvernement a également décidé de maintenir comme par le passé le collège naval.

L'honorable M. BALLANTYNE: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF:

Après que nous aurons complété la réorganisation du département, nous retiendrons uniquement les services des officiers et des effectifs tant navals que civils absolument nécessaires et possédant toutes les aptitudes requises.

On peut se demander pourquoi, après 1920, le Gouvernement canadien a décidé de fermer l'école navale et de mettre au rebut le magnifique navire que mon honorable ami avait eu du gouvernement britannique. Je doute que l'on puisse féliciter l'un ou l'autre parti à ce sujet. De 1917 à 1920, j'ai fait dans la Chambre des communes plusieurs discours dans lesquels j'ai déclaré qu'il n'était pas nécessaire de dépenser beaucoup d'argent pour les services navals, et même que nous ne pouvions nous permettre de dépenser beaucoup d'argent pour cela. Néanmoins, je ne pense pas qu'il faille blâmer ou louer un gouvernement plus qu'un autre. Le Gouvernement qui était au pouvoir avant 1920 a mis au rebut le *Niobe* et le *Rainbow* et les sous-marins CC-1 et CC-2; puis le parti libéral, quand il est arrivé au pouvoir à la fin de 1921, a mis au rancart le magnifique croiseur *Aurora* que mon honorable ami d'Alma avait pu obtenir du gouvernement britannique. Il avait réussi à obtenir non seulement ce navire, mais aussi le *Patriot* et le *Patricia*, deux excellents croiseurs, et les sous-marins CH-14 et CH-15.

Le Sénat reconnaîtra peut-être avec moi qu'en 1918, après la fin de la guerre, quand nos soldats sont revenus d'outre-mer, nous nous pensions autorisés à croire que nous avions participé à une guerre destinée à mettre fin à la guerre, à une guerre destinée à assurer le règne de la démocratie dans le monde. Notre pays avait fait d'immenses sacrifices. Nous avions envoyé outre-mer 600,000 hommes, dont 60,000 reposent dans les champs des Flandres. Nous avions accumulé une dette de deux billions de dollars et nous avions inauguré un régime de pensions comportant une dépense annuelle d'environ cinquante millions. Il n'était donc peut-être que raisonnable que le Gouvernement dont mon honorable ami d'Alma était membre et le Gouvernement qui lui succéda pensassent qu'il était temps de "transformer nos épées en socs de charrue et nos lances en serpes." Bien que mon honorable ami regrette que l'*Aurora*, ce magnifique navire-école, ait été mis au rancart en 1922 et que l'école navale ait été fermée, je ne pense pas qu'il faille en blâmer un parti quelconque, car nous avions tous une excellente raison d'espérer et de croire qu'il n'y aurait plus de guerre.

Maintenant, honorables sénateurs, il est peut-être bon que je relève les dépenses navales que nous avons faites depuis quelques années. J'ai les chiffres sous les yeux, mais, au lieu de

les lire, je demande la permission de les consigner au hansard:

ÉTAT DES DÉPENSES POUR LES SERVICES NAVALS, 1910-1935

Année	Dépenses
1910-1911	$ 1,790,017
1911-1912	1,233,456
1912-1913	1,085,660
1913-1914	579,566
1914-1915	512,806
(Guerre)	3,096,125
1915-1916	401,722
(Guerre)	3,274,020
1916-1917	578,581
(Guerre)	3,806,329
1917-1918	398,920
(Guerre)	9,666,229
1918-1919	228,728
(Guerre)	13,385,346
1919-1920	209,457
(Démobilisation)	6,780,905
1920-1921	1,999,362
(Démobilisation)	239,329
1921-1922	2,041,379
(Démobilisation)	119,371
1922-1923	1,378,927
(Réclamations de guerre)	764,794
1923-1924	1,354,527
(Réclamations de guerre)	44,284
1924-1925	1,399,056
(Réclamations de guerre)	3,788
1925-1926	1,488,908
(Réclamations de guerre)	2,130
1926-1927	1,667,848
(Réclamations de guerre)	48
1927-1928	1,725,195
(Réclamations de guerre)	2,111

ÉTAT DES DÉPENSES POUR LES SERVICES NAVALS, 1910-1935—*Fin.*

1928-1929	1,836,488
(Réclamations de guerre)	1,061
1929-1930	3,013,396
(Réclamations de guerre)	356
1930-1931	3,597,591
(Réclamations de guerre)	6
1931-1932	3,043,201
(Réclamations de guerre)	309
1932-1933	2,167,328
(Réclamations de guerre)	6
1933-1934	2,171,210
(Réclamations de guerre)	213
1934-1935	2,226,439
1935-1936	2,380,017.80

Mes honorables collègues constateront, à la lecture de ces chiffres, que, de 1910 à 1935, les divers gouvernements qui se sont succédé ont pensé qu'il n'était guère nécessaire d'augmenter notre service naval. Je ne critique aucun des deux partis, mais je dis que les deux Chambres du Parlement ont approuvé la politique navale de ces gouvernements.

Les mêmes remarques peuvent s'appliquer aux crédits votés pour la Défense nationale: milice, service naval et service aérien, à partir de l'année financière 1926-1927 jusqu'à la présente année financière 1937-1938. Voici un tableau indiquant les crédits votés pour ces fins pour chacune des années financières de cette période.

Crédits de la Défense nationale

Année financière	Services de la milice	Service naval	Services de l'aviation (a)	Total
1926-1927	9,177,000	1,600,000	2,198,000	12,975,000
1927-1928	10,195,394	1,725,000	3,892,233	15,812,627
1928-1929	11,065,800	2,725,000	5,042,731	18,833,531
1929-1930	11,144,200	3,600,000	5,921,163	20,665,363
1930-1931	11,087,800	3,600,000	7,475,700	22,163,500
1931-1932	10,232,000	3,375,000	5,322,000	18,929,000
1932-1933	8,850,588	2,462,000	1,750,000	13,062,588
1933-1934	8,883,484	2,422,000	1,697,000	13,002,484
1934-1935	8,882,864	2,222,000	2,262,000	13,366,864
1935-1936	10,651,000	2,395,000	4,302,900	17,348,900
1936-1937	12,018,926	4,855,500	6,809,215	23,683,641
1937-1938	17,850,428	4,486,810	11,752,650	34,089,888

Note: (A): "Les services de l'aviation" comprennent l'aviation civile et les activités du Gouvernement dans le domaine de l'aviation civile, sauf en 1937-1938; l'aviation civile relève maintenant du ministère des Transports.

Les honorables membres constateront que les crédits des années financières 1932-1933, 1933-1934 et 1934-1935 sont moins élevés que ceux des autres années. La raison est évidente. Au cours de ces années nous traversions une forte crise; et, en outre, nous étions tous convaincus qu'il n'y aurait plus de guerre et qu'en conséquence il n'y avait pas lieu d'augmenter nos dépenses pour les services de la milice, de la marine et de l'aviation. L'augmentation de cette année est attribuable au fait que pendant plusieurs années le Gouvernement a laissé le matériel, etc., diminuer à un niveau très bas.

L'hon. M. DUFF.

Aujourd'hui, honorables sénateurs, la situation mondiale est tout à fait différente de ce qu'elle était il y a quelques années. A ce moment-là les grandes puissances étaient fatiguées de la guerre; actuellement plusieurs de ces puissances dépensent de fortes sommes en préparatifs de guerre. Si nous voyons un chien enragé sur la rue prêt à nous attaquer, nous allons aussitôt chercher un fusil pour l'abattre. On aurait pu s'attendre que l'univers entier, et particulièrement l'Europe, soit fatigué et dégouté de la guerre, mais au cours des deux ou trois dernières années certains dictateurs européens ont surgi et ils semblent déterminés,

lorsque le moment propice sera venu, à déclencher une autre guerre pour mousser leurs ambitions personnelles.. Je soutiens donc que non seulement les Canadiens et nos autres concitoyens de l'Empire britannique, mais que toute la race anglo-saxonne devrait se rendre compte que la situation actuelle est bien différente de ce qu'elle était de 1920 à 1925. En notre qualité de Canadiens patriotes et de sujets loyaux à l'Empire britannique il nous incombe de décider ce que nous ferons pour défendre le Canada et la mère patrie, en dépit de ce que nous pouvons avoir dit il y a quelques années relativement à la défense navale.

Au sujet de la défense sur terre inutile de dépenser un dollar de plus que le nécessaire. Nous ne serons jamais attaqués par nos voisins du sud. En effet les Etats-Unis dépendent plus du Canada que nous comptons sur eux. Si le Canada et les Etats-Unis sont attaqués un jour ils le seront par mer, et, en nous rappelant ce fait, nous devrions étudier sérieusement la question de notre défense. Nous maintenons tout simplement notre effectif du service naval à ce qu'il était, soit quatre contre-torpilleurs et quatre releveurs de mine. Pensez-y donc! Nous avons 7,000 milles de côte,y compris les indentations, les rivières et baies, à partir de Grand-Manan jusqu'à la baie d'Hudson, et de l'île de Vancouver jusq'à l'Alaska, et pour défendre cette immense ligne de côtes nous n'avons que quatre contre-torpilleurs et quatre releveurs de mines. Ces quatre contre-torpilleurs sont le *Saguenay* et le *Skeena,* construits pour le gouvernement canadien en 1931, et le *Saint-Laurent* et le *Fraser,* achetés en 1936 du gouvernement impérial. En plus de ces contre-torpilleurs nous possédons un releveur de mines, et nous en construirons quatre autres. Nous construisons également un navire-école sur la côte Atlantique pour l'instruction de nos cadets de marine. Ce navire doit remplacer l'*Aurora* et l'école navale pour fins d'instruction.

Honorables membres, le Canada devrait certainement faire plus que cela. Il est vrai que nous ne pourrons jamais faire les dépenses que comporterait la défense adéquate de nos côtes. Mon très honorable ami de l'opposition rira peut-être quand je répéterai une déclaration que j'ai faite dans une autre Chambre en 1920, c'est-à-dire qu'en cas de guerre le Canada serait obligé de compter plus ou moins sur la doctrine Monroe.

L'honorable M. BALLANTYNE: Jamais.

L'honorable M. DUFF: Très bien. Il n'y a pas lieu de rougir ou de nous croire inférieurs à cause de cela. A mon avis, il importe plus pour les Etats-Unis que pour nous-mêmes que nous ne soyons jamais conquis par une puissance européenne. Les Etats-Unis ne permettraient pas qu'on envahisse le Canada. Pour empêcher la chose ils auraient recours soit à la doctrine Monroe ou enverraient des croiseurs pour défendre nos côtes comme ils l'ont fait en 1914 après la déclaration des hostilités. Naturellement, personne ne s'y est opposé alors. Il en a été de même lorsque le gouvernement japonais a envoyé des navires de guerre protéger notre côte du Pacifique et leur présence ne nous a pas causé de gêne. Par conséquent, je ne vois pas pour quelle raison les Canadiens pourraient se sentir humiliés lorsque je dis que la doctrine Monroe profitera peut-être au Canada s'il y a une autre guerre. Je suis prêt à faire tout ce que nous pourrons pour défendre nos côtes; mais j'irai plus loin, et à ce sujet j'ai l'appui du marquis de Lothian. Parlant à la Chambre des lords, il s'est exprimé ainsi qu'il suit:

> Si on pouvait étendre la doctrine Monroe et grouper assez étroitement les démocraties qui adhèrent à cette doctrine avec le Commonwealth des nations britanniques de manière à les rendre invulnérables et à leur permettre de rester à l'écart de toute guerre européenne, on créerait un centre de stabilité et de paix dans le monde qui pourrait éloigner à tout jamais le spectre d'une autre guerre mondiale.

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

L'honorable M. DUFF: Je suis heureux de constater que mon très honorable ami approuve cette déclaration. Je l'approuve également.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais nous n'en sommes pas encore là.

L'honorable M. DUFF: Quoi, la doctrine Monroe?

Le très honorable M. MEIGHEN: Non; nous n'avons pas encore réalisé ce que comporte cette déclaration.

L'honorable M. DUFF: Je le sais; mais la chose vaut la peine que nous priions pour l'obtenir.

L'honorable M. BALLANTYNE: Non. Si le Canada est menacé un jour la mère patrie nous défendra comme elle l'a toujours fait dans le passé. Tout récemment l'honorable Anthony Eden a déclaré,—je ne sais si mon honorable ami a lu la déclaration dans les journaux,—que le programme de réarmement de la Grande-Bretagne visait non seulement la défense et le maintien du Royaume-Uni, mais de tout l'Empire. J'admire beaucoup mon honorable ami de la droite, mais je ne partage pas son avis lorsqu'il déclare que le pays, en temps de danger, devra avoir recours à la doctrine Monroe. Je dis que les autorités anglaises verront à notre défense.

L'honorable M. DUFF. Je regrette que mon honorable ami ne m'ait pas compris. Je n'ai pas dit qne nous devrions avoir recours à la doctrine Monroe. Je suis tout aussi bon Ecossais que lui—et les Ecossais sont fiers. Je n'aimerais pas à ce qu'un autre vienne se battre à ma place, pas plus que mon honorable ami n'aimerait la chose. Cependant, il doit se rendre compte qu'en cas de guerre européenne nous ne pourrions pas compter sur la marine anglaise pour défendre le Canada. Elle ne le pourrait pas plus maintenant qu'elle l'a pu en 1914, car si nous jetons un coup d'œil sur les énormes ramifications de l'Empire britannique nous constaterons que la Grande-Bretagne ne peut pas défendre toutes ses colonies et les dominions autonomes. Que sert-il à mon ami de compter sur les déclarations de l'honorable Anthony Eden ou de qui que ce soit? La marine anglaise ne peut pas protéger le Canada. Nous devons nous protéger nous-mêmes. Non seulement il en est ainsi, mais nous devons compter sur nos bons voisins, non pas parce qu'ils désirent nous protéger, mais parce qu'ils doivent le faire pour se protéger eux-mêmes.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF: Les Etats-Unis ne permettront jamais à une nation ennemie de les attaquer par la porte de derrière ou la porte de côté. Pour les fins de défense, la côte des Etats-Unis s'étend de Grand-Manan à Belle-Isle sur l'Atlantique et du Fraser à l'Alaska sur l'océan Pacifique. Elle ne s'arrête pas au cap Flattery et au détroit Juan de Fuca sur le Pacifique, ni à Grand-Manan et à la rivière Sainte-Croix sur l'Atlantique. Il n'y a pas une grande divergence d'opinions entre mon honorable ami et moi. Je ne dis pas que nous devrions attendre des Etats-Unis ce à quoi nous n'avons pas droit, mais je dis qu'il n'est pas juste de compter sur la mère patrie pour nous défendre si un jour elle participe à une guerre européenne, et pour repousser les attaques qui pourraient nous venir des sous-marins allemands ou italiens ou de toute autre nation belligérante. Je soutiens que nous devrions nous défendre nous-mêmes dans la mesure de nos forces.

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

L'honorable M. DUFF: Ainsi, si la chose était nécessaire nous ne devrions pas hésiter à faire appel aux Etats-Unis ou à attendre de l'aide de ce pays. Nous ne demanderions pas aux Etats-Unis de ne défendre que nous, car on y sait très bien qu'en nous défendant ils se protègent eux-mêmes. Je rappellerai aux honorables sénateurs que je n'ai pas l'intention d'humilier le Canada en parlant comme je l'ai fait au sujet de la doctrine Monroe. Le président Roosevelt a déclaré au cours d'une assemblée du Chautauqua, l'automne dernier, que la doctrine Monroe pourrait s'appliquer au Canada. Ce ne sont peut-être pas exactement ses paroles, mais elles en renferment le sens. Il a exprimé l'opinion que les habitants de l'hémisphère occidental, qui vivent côte à côte, doivent non seulement vivre paisiblement, mais doivent aussi combattre ensemble.

L'honorable M. HORSEY: Si la nation américaine était attaquée par une ou deux puissantes dictatures et se trouvait dans une situation difficile, mon honorable ami ne croit-il pas que nous devrions aller à son secours?

L'honorable M. DUFF: J'ai les pieds plats, comme vous le savez, mais j'ai trois petits fils et j'espère que j'en aurai d'autres; j'approuve donc les sentiments exprimés par mon honorable ami. Je partage l'avis de ceux qui prétendent que le *tea party* de Boston est la pire erreur qui ait été commise dans cet hémisphère du nord. Il ne devrait y avoir qu'un drapeau du golfe du Mexique à la baie d'Hudson.

L'honorable M. HORSEY: Mais nous devrions les aider?

L'honorable M. DUFF: Oui. Mais il importe plus pour les Etats-Unis de nous défendre que pour nous de les défendre. Il est essentiel pour les Etats-Unis d'empêcher toute puissance ennemie de s'implanter au Canada.

L'honorable M. HORSEY: Nous ne voulons pas qu'une puissance ennemie envahisse les Etats-Unis.

L'honorable M. DUFF: Et les Etats-Unis ne veulent pas davantage qu'une nation hostile envahisse le Canada.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est la politique du gouvernement des Etats-Unis.

L'honorable M. DUFF: Oui. Honorables sénateurs, comme je l'ai déjà dit la situation présente diffère beaucoup de celle qui prévalait après la Grande Guerre. Nous pensions tous alors que cette guerre mettrait fin à toutes les guerres; et en conséquence les gouvernements qui se sont succédés, les conservateurs ou les libéraux, n'ont pas fait grand'chose au sujet de notre défense navale. Cependant, à mon avis le temps est arrivé de prendre une attitude différente. Nous avons de la fierté. Mon honorable ami, le représentant d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) approuve de la tête, je crois—et nous estimons que nous devons faire tout ce que nous pouvons pour protéger nos côtes, en tenant compte de notre

situation économique. Nous ne pouvons pas protéger nos côtes au moyen de quatre croiseurs et de quatre releveurs de mines.

L'honorable M. BALLANTYNE: Quatre contre-torpilleurs.

L'honorable M. DUFF: Oui, quatre contre-torpilleurs. Il nous faut faire davantage. Mon seul regret c'est que l'honorable représentant d'Alma ne nous ait fait aucune proposition d'ordre pratique dans son excellent discours. Je comblerai cette lacune, et je crois qu'il approuvera ma proposition.

L'honorable M. BALLANTYNE: Oh, non. J'ai recommandé qu'on adopte le minimum suggéré par lord Jellicoe, à savoir, trois croiseurs, quatre contre-torpilleurs et quatre sous-marins.

L'honorable M. DUFF: C'est le minimum. Nous devrions essayer d'en arriver à un maximum, je crois, afin de pouvoir porter la tête haute et sentir que nous ne comptons pas sur un autre pays pour nous protéger contre les invasions.

Des honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF: Honorables sénateurs, je ferai donc une proposition concrète pour en arriver à cela sans qu'il en coûte trop cher au pays. Je n'oublierai jamais l'émotion qui prévalut lors des troubles au Vénézuéla, en 1895 ou vers cette date, lorsque l'on croyait que l'Allemagne allait attaquer ce pays. Nous nous demandions tous ce qui arriverait si ce pays envoyait des croiseurs au Vénézuéla. Je n'oublierai jamais mon arrivée un soir, à Halifax, à bord d'une goélette. Comme je marchais sur la rue j'entendis des chants, et me dirigeant de ce côté je vis un groupe de matelots débarqués d'une escadre anglaise qui avait mouillé dans le port de Halifax au cours de l'après-midi. Ces cinquante ou soixante matelots étaient conduits à leurs navires par un lieutenant, un tout jeune homme de seize ou dix-huit ans. Voici ce qu'ils chantaient:

We don't want to fight, but by Jingo, if we do.
We've got the ships, we've got the men,
We've got the money too.

Je n'oublierai jamais cet incident. Nous n'avons pas de navires au Canada. Je suppose que nous avons l'argent. Si nous ne l'avons pas, nous avons les ressources naturelles les plus riches au monde...

Une VOIX: Nous avons le crédit.

L'honorable M. DUFF: ...et notre crédit est bon. En conséquence nous n'avons pas à nous inquiéter au sujet des fonds.

L'honorable M. LAIRD: Nous avons un amiral.

L'honorable M. DUFF: Fort bien, nous en avons un. Toutefois, honorables sénateurs, si nous voulons une marine il nous faut des navires et des hommes. Il est inutile de construire des navires ou d'en acheter de la Grande-Bretagne si nous n'avons pas d'équipages à y mettre. Nous n'avons pas ces hommes actuellement et nous ne les aurons jamais à moins que le Parlement de ce pays n'élabore un système qui encouragera les jeunes gens non seulement à entrer dans la marine, mais à s'engager dans un commerce pratique qui en fera des matelots.

Qu'a dit sir Wilfrid Laurier dans le discours qu'il a fait en 1909? Lors d'une discussion sur la nécessité d'avoir une marine au Canada, il s'est exprimé dans les termes suivants:

Actuellement, les frais que ferait le Canada pour la défense du pays sont restreints à l'armée de terre; le gouvernement canadien est disposé à faire les frais également en vue de l'organisation d'une marine. Sur le littoral maritime du Canada, il se trouve une nombreuse population, admirablement qualifiée pour former des réserves navales, et on espère que sous peu il sera possible d'établir un service qui permettra de donner à cette population l'entraînement voulu et d'utiliser ses services pour la défense du pays en cas de besoin.

C'est justement ce dont je vais parler maintenant. Si nous voulons exécuter un programme de défense navale, nous devons aussi arrêter les moyens de fournir des hommes à ce service. Or, nous ne trouverons ces hommes que dans un seul endroit.

L'honorable M. CASGRAIN: Dans la province de Québec.

L'honorable M. DUFF: Certainement. Nous voulons les jeunes gens de la côte nord du Saint-Laurent jusqu'à Red-Bay et de la côte de Gaspé jusqu'à la baie des Chaleurs, et aussi ceux des Provinces maritimes.

Pour établir une marine dans notre pays nous devons faire certaines choses—et je m'adresse maintenant à mon honorable ami le leader du Gouvernement dans cette Chambre (l'hon. M. Dandurand) qui possède une vaste expérience non seulement au Sénat mais encore dans l'organisation politique et commerciale du Canada. Je vais faire une proposition qu'il voudra bien, je l'espère, transmettre à ses collègues du ministère. Je suis bien sérieux et je ne sers en cela aucun intérêt politique. Quand mon honorable ami d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) était ministre de la Marine et des Pêcheries, il écoutait toujours mes observations, en dépit de la divergence de nos opinions politiques, parce qu'il savait que je m'intéressais aux pêcheries de notre pays. Je prie donc mon honorable ami le leader du Gouvernement dans cette Chambre de transmettre ma proposition à ses collègues du cabinet. Si le Gouvernement et la population

du Canada désirent réellement établir des moyens de défense navale, ils ne peuvent alimenter ce service en hommes qu'en faisant appel aux pêcheurs et aux fils de pêcheurs de tous les villages de Grand-Manan à Cap-Nord, en remontant le Saint-Laurent et dans la région de Belle-Isle, puis sur la côte du Pacifique, du cap Flattery, vers le nord, jusqu'à la rivière Naas.

Mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) a critiqué assez sévèrement, je crois, un projet de loi qui nous a été présenté parce qu'on y trouvait une disposition relative au chômage. Il avait peut-être raison. Lorsqu'il a appuyé le plan d'amélioration aux habitations il a parlé "d'amorcer la pompe". Eh bien, il est inutile d'amorcer la pompe si le filtre n'est pas net et si les eaux ne sont pas libres de déchets et de mâchefer.

Depuis huit ou neuf ans nous avons dépensé des millions de dollars pour atténuer le chômage. La proposition que je vais faire a un double objet. C'est d'abord de fournir un emploi permanent à des milliers d'hommes; puis jeter les bases appropriées d'une marine canadienne. Si nous pouvons dépenser les millions de dollars que représentent les divers crédits supplémentaires; si nous pouvons affecter 5 millions à la construction d'un édifice pour la Banque du Canada, sur la rue Sparks, et 3 ou 4 millions à la construction d'un édifice pour la Cour suprême—je ne m'y oppose pas si nous pouvons le faire—nous sommes certainement en mesure d'affecter des fonds à une industrie destinée à prendre un très grand essor. J'ajoute que, du même coup, nous exécuterons un programme naval qui fera honneur au Canada et nous permettra d'affirmer que nous ne comptons pas sur le Japon, comme en 1914, ou sur les Etats-Unis, comme en 1916 ou 1917. Tout en acceptant volontiers la collaboration des autres pays, tâchons de faire notre part. Je vais vous indiquer un moyen grâce auquel notre pays pourrait dépenser des fonds qui nous rapporteraient pour une valeur de plusieurs millions de nouvelles richesses. M'en tenant exclusivement au fait que nous devons prendre les moyens de protéger nos côtes maritimes, voici donc ce que je propose:

Considérant l'importance de l'industrie de la pêche dans les eaux contiguës aux côtes canadiennes de l'Atlantique et du Pacifique, de même que dans les Grands Lacs et les rivières; et

Considérant le fait que cette industrie peut être mise en valeur au point d'en accroître considérablement la production; et

Considérant aussi le fait que la mise en valeur de cette industrie, sa production accrue et la vente des divers produits du poisson, non seulement au Canada, mais aussi dans les Antilles anglaises de même que sur les marchés étrangers, représenteraient pour le Canada une valeur de plusieurs millions de dollars de fonds nouveaux; et

Considérant encore le fait que cette mise en valeur et cette production accrue donneraient lieu à l'emploi permanent...

Cela diffère du plan d'amélioration aux habitations qui ne fournira du travail que pendant quelques jours à des plombiers et à des menuisiers. Et pourtant, qui donc veut employer un plombier!

...donneraient lieu à l'emploi permanent de milliers de pêcheurs en mer de même qu'à l'emploi de milliers de journaliers dans les différents établissements de préparation du poisson sur les côtes, et aussi à l'expansion de l'industrie de la construction de navires et des autres industries connexes;

En conséquence nous sommes d'avis que, dans l'intérêt de toute la population du Canada et du bien-être économique de notre pays, le Gouvernement prenne des mesures pour affecter, soit par une loi du Parlement, soit dans les crédits, une somme d'au moins 5 millions de dollars à l'encouragement de l'industrie précédemment mentionnée de la manière suivante et de toutes les autres manières que le Gouvernement jugera bon d'adopter ou que pourront lui conseiller les hommes d'affaires compétents qui s'occupent de cette industrie.

1. Qu'un projet de loi soit présenté au Parlement tendant à accorder des prêts aux pêcheurs pour leur permettre de construire des bateaux propres à la pêche sur les côtes ou suffisamment gros pour la pêche en haute mer, d'acheter les engins, les appareils et l'équipement nécessaires; ces prêts devant être garantis au Gouvernement par une hypothèque sur la barque, le bateau ou l'équipement et par une assurance maritime. Le montant des avances consenties aux pêcheurs sur ces garanties sera de $100 à $25,000 au plus dans chaque cas.

2. Aide pécuniaire sous forme de dons sans conditions ou d'avances accordées à des particuliers ou à des compagnies qui désirent établir des entrepôts frigorifiques, des établissements de préparation ou de séchage, et des entrepôts frigorifiques pour conserver la boitte, de même que des chambres pour refroidir et congeler le poisson, à la condition qu'à ces endroits et chaque fois qu'on accordera ainsi de l'aide, le particulier ou la compagnie s'engageront à exploiter un commerce régulier d'achat et de vente du poisson.

3. Jusqu'à ce que l'industrie de la pêche qui a souffert peut-être plus que toutes les autres depuis quelques années, soit de nouveau prospère, une prime de $2 par quintal soit accordée sur le poisson séché et salé de toutes sortes, de $1 par 100 livres sur le poisson mariné destiné à l'exportation et 25c. par 100 livres sur le poisson frais.

Où la France trouve-t-elle tous les hommes dont elle a besoin pour sa marine? Elle les recrute dans les rangs des pêcheurs de son pays. Et comment s'y prend-elle? Depuis cinquante ans la France paie une prime de $2 sur chaque quintal de poisson que les pêcheurs prennent. Si nous voulons organiser notre défense navale il n'y a qu'un moyen de recruter les équipages de nos navires: encou-

rager les pêcheurs à faire la pêche pendant six mois ou plus, ce qui nous rapporterait des richesses qui nous aideraient à payer les frais de notre marine, puis leur faire suivre un cours d'instruction sur nos navires afin qu'ils se rendent utiles en cas de guerre. Si la France peut y réussir, nous pouvons en faire autant.

Il n'y a pas de doute que depuis sept ans, l'industrie de la pêche a souffert plus que toutes les autres industries du Canada. Ces gens ne se sont guère plaints; ils ont serré la ceinture et ont tenu bon. Au lieu de demander des secours, ceux qui avaient suffisamment d'argent dans les caisses d'épargne pour assurer les frais de leur enterrement, ont pris cet argent et ont subsisté dans l'espoir que les conditions changeraient et que la situation s'améliorerait.

L'une de nos difficultés vient du fait que les bateaux et les appareils s'usent. Or, puisque le Gouvernement vient en aide à tout le monde, je ne vois aucune raison qui l'empêche d'aider une industrie susceptible de progresser plus encore que toutes les autres industries canadiennes. J'admire le présent Gouvernement et celui qui l'a précédé pour avoir pris des mesures en vue de rétablir les cultivateurs de la zone de sécheresse de l'Ouest. Tous les fonds dépensés dans ce sens rapporteront de grands avantages. On peut en dire autant des pêcheries du Canada. Si le Gouvernement veut bien voter des crédits et prêter ces fonds pour l'achat on la construction de bateaux, notre pays s'en trouvera enrichi de plusieurs millions de dollars. Ajoutons que nous aurons ainsi des gens qui s'intéresseront aux affaires navales.

Je continue à lire le texte de ma proposition:

4. Qu'une prime ou une somme d'argent représentant $1 par barrique de sel soit payée ou remise aux pêcheurs.

5. Que le coût de la vie pour les pêcheurs et le coût des appareils et de l'équipement, etc., pour leurs barques et leurs bateaux soient réduits par l'abaissement du tarif et l'élimination des restrictions sur les marchandises dont les pêcheurs ont besoin et qui viennent d'autres pays où les produits de la pêche sont maintenant vendus; aussi, pour encourager les autres pays, que le Gouvernement prennent les mesures nécessaires pour que les produits desdits pays utilisés au Canada soient admis dans notre pays au droit douanier le plus bas possible; et aussi que le Gouvernement élimine les droits de dumping, les règlements, etc.

6. Que l'on forme une organisation composée d'hommes d'affaires qui s'intéressent à cette industrie et de pêcheurs, en vue de travailler à l'expansion du marché canadien et des marchés étrangers.

7. Que le ministère des pêcheries soit réorganisé, tant pour les services intérieurs que pour les services extérieurs, de manière que les fonctionnaires nommés aux différentes positions connaissent cette industrie. Ce ministère sera ainsi plus utile, les fonctionnaires en seront plus compétents, plus aptes à mesurer les difficultés de la situation et à conseiller aux chefs de ce département des mesures réparatrices avantageuses pour l'industrie.

Je ne dis pas que le Gouvernement devrait faire des cadeaux aux pêcheurs de notre pays, mais s'il trouve le moyen d'adopter cette ligne de conduite il devrait le faire immédiatement. On ne devrait pas remettre cette question à l'an prochain ou à l'année suivante, pas plus qu'à une année où auront lieu des élections. On devrait s'en occuper tout de suite.

The wholesome sea is at her gates,
Her gates both east and west.

Je dis donc, honorables sénateurs, que si nous voulons établir une marine nous devons nous donner la main, sans tenir compte de nos opinions politiques. Il nous faut, non pas un ou deux petits navires, mais une flotte. Je ne blâme pas mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) parce que nous avons acheté deux navires, le *Saint-Laurent* et le *Fraser*. Je comprends les difficultés que doit surmonter le Gouvernement. Nous n'en devons pas moins nous rendre compte que le temps est venu de nous unir et d'assurer la défense de nos côtes. Il nous faudra peut-être nous occuper un peu moins de la milice et réduire les sommes affectées à l'aviation, sauf en ce qu'elles ont trait ou s'adaptent aux affaires navales. Je dis qu'il faut faire comprendre aux citoyens du Canada que nous avons un devoir à remplir envers l'Empire. Dans mon humble opinion, la proposition que j'ai faite au sujet de la mise en valeur des pêcheries de notre pays contribuera plus que tout autre moyen à assurer l'organisation de notre défense navale.

J'ai lu l'autre jour un livre intitulé "The Great Blockade". L'auteur y relate certaines opérations navales de la Grande Guerre. Il exagère peut-être le mérite des marins à qui était confiée la tâche de faire le blocus des ports, mais on ne peut s'empêcher de penser, après la lecture de l'ouvrage, que si ce n'eût été des vingt-six ou vingt-sept navires de la marine marchande détachés par les autorités navales de la Grande-Bretagne comme patrouilleurs dans la mer du Nord et qui jour et nuit, pendant quatre longues années, ont empêché les Allemands de se ravitailler; si les équipages de ces navires n'avaient pas été composés de bons marins ou d'hommes de devoir, la guerre aurait duré beaucoup plus longtemps.

Quels sont ceux qui composaient ces équipages? Lisez "The Big Blockade" et vous verrez que bien que naturellement les officiers fussent recrutés dans la réserve navale royale, les marins qui abordèrent les vaisseaux allemands et norvégiens essayant de transporter des mar-

chandises en Allemagne étaient des Terre-Neuviens. Ce sont eux qui conduisirent ces navires à Kirkwall. Et je l'affirme à mes honorables collègues, s'il y a au pays une catégorie de gens qui méritent d'être encouragés, ce sont nos pêcheurs. Ce n'est qu'en encourageant l'industrie de la pêche que nous pourrons créer une marine. Si le Gouvernement et le Parlement sont sages, ils aviseront au plus tôt aux moyens de réhabiliter cette industrie qui est actuellement dans un état pitoyable. Elle serait en mesure de contribuer au pays des centaines de millions de richesse nouvelle et elle ne demande rien pour rien.

Je ne saurais trop insister auprès des honorables sénateurs sur le fait que l'encouragement aux pêcheries est nécessaire à la création d'une réserve navale puissante. J'ai parlé du rôle efficace joué par les Terre-Neuviens lorsqu'il s'est agi de sauver l'Empire pendant la guerre. Il me semble hors de doute que si nous voulons organiser une marine militaire, nos pêcheurs devront en faire partie intégrante et s'il faut encore tirer du canon,—ce qu'à Dieu ne plaise,—les pêcheurs des Provinces maritimes, du fleuve Saint-Laurent et du littoral du Pacifique pourront dire: "Présent, je suis prêt."

L'honorable M. BALLANTYNE: Le discours documenté de mon honorable ami m'a vivement intéressé mais je dois avouer que sa péroraison m'a désappointé. Il a commencé par déclarer que le Canada était incapable de protéger ses 7,000 milles de littoral. Il souligna le fait que nous n'avions que quatre contre-torpilleurs. Les plus gros canons qui s'y trouvent sont des 4.7. Le Canada a entrepris, il y a quelques années de défendre ses côtes et de protéger ses routes océaniques. Je demanderai à mon honorable préopinant comment il entend augmenter notre puissance navale dans le moment. Il est très bien renseigné et au courant de la situation critique du Canada à cet égard. Veut-il un plus grand nombre de croiseurs légers? Ou voudrait-il rouvrir l'école navale? Je conviens avec lui que nos vaisseaux de pêche peuvent nous fournir des hommes d'un certain degré d'instruction pratique, mais comme je l'ai fait observer dans mon premier discours sur cette question, ceux qui veulent devenir officiers doivent suivre un cours hautement technique, que seuls donnent les écoles navales du Canada ou d'Angleterre. Dans quelques semaines, le premier ministre et ses collègues assisteront à la conférence impériale et la défense de l'Empire est une des questions les plus importantes sur l'agenda.

J'aimerais que mon honorable collègue dise à cette Chambre ce que, d'après lui, le Canada devrait faire pour assurer à ses littoraux une protection suffisante. Peut-il nous dire quel genre de navires nous devrions adopter et quel nombre serait nécessaire? Ne croit-il pas que nous devrions nous les procurer immédiatement plutôt que de continuer à dépendre du gouvernement britannique? Et j'aimerais surtout connaître l'opinion de mon honorable préopinant sur l'opportunité de rouvrir l'école navale.

L'honorable M. DUFF: Honorables sénateurs, j'apprécie assurément beaucoup le compliment que mon honorable ami, ancien ministre des Affaires navales, vient de faire au seul amiral de la flotte. Il n'est peut-être pas juste que j'exprime mon opinion en la matière, vu que je ne suis qu'un profane, un simple homme d'affaires qui n'a pas de responsabilité d'Etat. Toutefois, j'aurais peut-être lieu d'offrir une suggestion.

L'honorable M. BALLANTYNE: Certainement.

L'honorable M. DUFF: Naturellement, tout ce que je puis dire n'engage pas le Gouvernement car je ne suis pas dans ses secrets. Je ne puis exprimer que mon opinion personnelle. Je conviens avec mon honorable ami d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) que notre protection actuelle est absolument insuffisante.

L'honorable M. BALLANTYNE: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF: Au cours d'une discussion amicale que nous engageâmes il y a une quinzaine d'années, mon honorable ami et moi, j'exprimais l'avis que nous n'avions besoin ni de réserve navale ni de navires. Je croyais alors que nous n'aurions plus à nous préparer à la guerre. Aujourd'hui, je conviens avec mon honorable ami qu'il faut certains préparatifs. Nos moyens de défense, je le répète, sont absolument insuffisants. L'on me dit que nos deux croiseurs sont deux vaisseaux splendides, de même que nos quatre releveurs de mines. Mais que peuvent quatre releveurs de mines pour protéger 7,000 milles de côtes atlantiques et 3,000 milles de littoral sur le Pacifique? Je ne critique pas le Gouvernement. Je dis que c'est tout simplement ridicule. Nous devons faire un pas de plus et convaincre le Gouvernement qu'il doit donner au pays une plus grande protection. Après tout, le Gouvernement n'est que l'exécutif.

L'honorable M. BALLANTYNE: Que proposez-vous?

L'honorable M. DUFF: Je n'aimerais pas rien proposer.

L'honorable M. BALLANTYNE: Que suggérez-vous, alors?

L'honorable M. DUFF: Je ne veux rien suggérer non plus. Mais, je le dis à mon honorable ami, nous devrions aller à la limite de nos moyens. Nous ne pouvons nous contenter de quatre contre-torpilleur—deux sur chaque littoral. Si nous ne nous protégeons pas mieux que cela, nous devrons nous en remettre à la doctrine Monroe. Ce n'est pas ce que je désire, j'aime à être indépendant. Je veux que nous soyons en mesure de dire aux Etats-Unis: "Bien que nos relations soient des plus amicales, nous voulons supporter notre propre fardeau le mieux possible."

L'honorable M. BALLANTYNE: Au sujet de l'école navale, êtes-vous d'accord qu'on devrait la rouvrir?

L'honorable M. DUFF: Eh! bien, mon honorable ami admettra que depuis notre jeunesse jusqu'à notre entrée au Sénat, nous n'avons jamais fait classe à part. Je suis en faveur d'écoles d'instruction sur l'Atlantique et le Pacifique, mais j'éprouve quelque crainte au sujet d'une école navale. Je crois que nous devrions avoir un navire-école sur l'Atlantique et un sur le Pacifique et l'instruction complétée sur les croiseurs. En outre, il devrait y avoir une école sur terre pour les matières que l'on ne peut enseigner sur mer. Je suis prêt à me conformer en cette matière aux désirs du peuple. Si j'ai modifié mes vues au sujet de la défense navale, c'est que les conditions sont changées. Il serait présomptieux de ma part de suggérer quoi que ce soit au Gouvernement, mais si ce dernier veut consulter mon honorable ami d'Alma et moi-même—j'ignore qui pourrait lui donner de meilleurs avis—j'aimerais certainement donner mon opinion.

L'honorable M. BALLANTYNE: Que pensez-vous de la suggestion de lord Jellicoe?

L'honorable M. DUFF: Elle date de quelques années.

L'honorable M. PARENT: Pourquoi l'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) ne demande-t-il pas d'approuver des canons de 14 ou 16 pouces?

L'honorable M. DUFF: Mon ami et moi avons engagé une discussion amicale. Je veux faire toutes les concessions afin d'accomplir quelque chose. Si mon opinion a le moindre poids, le Gouvernement pourra l'obtenir gratis. Cependant, je n'aurais pas raison de suggérer au Gouvernement l'achat d'un certain nombre de navires. J'affirme qu'en nous conformant aux vœux du pays et en rétablissant l'industrie de la pêche dont j'ai fait mention tout à l'heure, la nation canadienne sera prête, en peu d'années et probablement avant que la guerre soit déclarée—si elle l'est jamais—à se tenir debout, indépendamment de la doctrine Monroe et de toute aide extérieure.

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de parler longuement. L'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) dit que, depuis la fermeture de l'Ecole navale d'Halifax, il faut envoyer les cadets de marine aux écoles d'instruction d'Angleterre. Je regrette de différer d'opinion avec lui sur ce point. J'ai déjà été de son avis sur certaines choses qu'il a accomplies. Ainsi, j'accepte l'idée d'une marine canadienne. Peu de membres de mon parti étaient de cet avis et j'en étais.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le sais.

L'honorable M. DANDURAND: Un ami dans le besoin.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur de Lunenburg (l'hon. M. Duff) nous a donné beaucoup de renseignements. Je ne crois pas que nous ayons entendu, au Sénat, depuis plusieurs années, de meilleurs discours que celui qu'il vient de prononcer. C'est un discours magnifique et ce qu'il a dit est exact.

Au sujet des officiers formés scientifiquement et techniquement, dont l'honorable sénateur d'Alma a parlé, rappelons-nous que pour chacun d'eux il faut cinquante ou cent marins.

La création d'une division navale au Collège militaire royal de Kingston serait la chose la plus facile au monde. Depuis le gouvernement Mackenzie, cette institution a formé des hommes qui sont devenus l'orgueil du pays. Sir Charles Tupper m'a déjà félicité au sujet de quelques-uns de mes parents qui y ont été instruits et qui se sont distingués dans les services impériaux. Les jeunes gens qui sont passés par le Collège militaire royal ont obtenu des brevets d'ingénieur civil, d'arpenteur et ainsi de suite. On exige dans certaines parties de leur travail beaucoup plus de précision que des officiers de marine. Par exemple, un arpenteur doit mesurer le terrain exactement, mais un officier naval, quand il voit le rivage, peut diriger son navire sans avoir à faire le point ni à consulter son chronomètre.

Mon honorable ami de Lunenburg a fait certaines suggestions. J'aimerais y ajouter celle-ci: la création d'une division navale au Collège militaire royal de Kington. Cela pourrait se faire sans qu'il en résulte de frais supplémentaires.

Les jeunes gens gradués de Kingston sont ou étaient d'habitude désignés pour des commissions dans les services britanniques: dans le corps des Ingénieurs royaux, dans la cavalerie, dans l'artillerie et dans l'infanterie. Je suis heureux de rappeler qu'un homme que je connaissais bien fut ainsi désigné, il y a long-

temps, par l'entremise de sir John A. Macdonald, et qu'il s'est hautement distingué au service de l'Angleterre et de l'Empire.

Ce serait magnifique si nous pouvions élaborer un projet propre à encourager l'industrie de la pêche et à établir une réserve navale, comme l'a suggéré l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff). Les pêcheurs sont d'habiles marins et nous ne saurions en avoir de meilleurs pour notre marine. Mais j'ai été surpris d'apprendre de la bouche de mon honorable collègue que la France accorde une prime de $2 pour chaque quintal de poisson pris par ses pêcheurs. Vous pouvez, pour la moitié de cette somme, acheter un quintal de poisson tout le long de la côte gaspésienne. La France devrait donc acheter là son poisson et épargner un dollar sur chaque quintal. Mais je suppose qu'elle sait ce qu'elle a à faire.

Les hommes qui viennent à Saint-Pierre et Miquelon sont des marins admirables. Pour une marine hautement mécanisée telle que nous l'avons aujourd'hui, il vous faut dans le service des savants qui n'iront pas échouer sur les côtes,—comme l'a déjà fait dans la baie des Chaleurs certain personnage qui fut le chef de nos services navals du Canada. Nous devrions former un nombre limité de jeunes gens en leur faisant suivre un cours spécial à Kingston. Cela nécessiterait un professeur ou deux de plus, mais les frais seraient minimes car, nous le savons, le traitement des professeur n'est pas très élevé. Je conviens, avec l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) qu'il faut des marins pour ces navires. Vous pourriez trouver tous les matelots voulus—les meilleurs au monde—dans le Québec, la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick.

Nous nous rappelons tous le temps où la réputation des vaisseaux de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick s'étendait aux sept mers. Le *Lightning*, un voilier célèbre, a été construit par les McKays. Celui-là, le *Thunderer* et le *Cutty Sark* étaient très rapides et naviguaient entre l'Angleterre et l'Australie. Le *Lightning* faisait le trajet en 78 jours. Un navire irrégulier d'aujourd'hui ne pourrait guère faire mieux. Quand j'ai relaté ce fait dans cette enceinte, mes honorables collègues ont cru que j'exagérais peut-être, mais feu le sénateur Roche a dit qu'il se souvenait très bien de ce navire, car son père le lui avait fait visiter dans son enfance. Quand la construction en eut été achevée en Nouvelle-Ecosse, on l'envoya en Angleterre où l'on dépensa environ $10,000 pour décorer la salle à dîner. Bien que ne jaugeant même pas 3,000 tonnes, tonnage moyen des bateaux qui font le service des canaux, ce navire transportait en Australie 500 passagers et une cargaison en plus. Je me demande encore comment on s'y prenait.

Ces magnifiques voiliers d'autrefois ont disparu. Certains honorables sénateurs pourront trouver étrange que d'éminents architectes navals d'Angleterre et d'Ecosse sont d'avis que les navires marchands de demain seront de grands voiliers avec gréments de l'avant à l'arrière; cela veut dire six ou sept mats et des voiles de 80 pieds de la pomme au rocambeau, toutes manœuvrées par des treuils électriques à l'aide d'une faible force motrice permettant, lorsque le voilier est dans une zone calme et que l'homme de vigie aperçoit les effets de la brise à quelques milles plus loin, de diriger le voilier vers ce point. Quand nous reviendrons aux voiliers, je ne connais pas de meilleurs marins que ceux du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je me permettrai de demander à l'honorable sénateur d'Alma s'il ne vaut pas mieux faire instruire dans les écoles navales d'Angleterre ceux qui aspirent à devenir officiers de marine plutôt que de rouvrir notre école navale.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je ne vois pourquoi nous n'en agirions pas ainsi, mais quand la Loi navale a été adoptée, en 1910, l'Ecole navale fut établie et nous avons fourni chaque année un certain nombre de cadets à la flotte britannique. Les deux fois que je rendis visite à l'Amirauté, j'ai entendu de grands éloges à l'adresse de notre école navale cannadienne au sujet de la vivacité et l'efficacité de nos cadets. Il vaudrait donc mieux, à mon avis, rouvrir cette école de marine.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: N'auraient-ils pas une meilleure instruction navale en Angleterre?

L'honorable M. BALLANTYNE: Non.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je le crois.

(Sur motion de l'honorable M. Molloy, le débat est ajourné.)

Le Sénat s'ajourne à loisir.

SANCTION ROYALE

Le très honorable sir LYMAN P. DUFF, délégué du Gouverneur général, étant venu et étant assis au pied du trône, et la Chambre des communes accompagnée de son Orateur, étant venue, les bills suivants furent sanctionnés au nom de Sa Majesté, par le très honorable suppléant du Gouverneur général:

Loi sur la modification de la loi concernant la succession au trône.

Loi modifiant la Loi des compagnies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932.

Loi modifiant la Loi des pensions de la milice.
Loi modifiant la Loi du cens électoral fédéral.
Loi modifiant la Loi de l'industrie laitière.
Loi pourvoyant à l'appel des causes de mariage et de divorce à la Cour d'appel de la province de la Colombie-Britannique.
Loi modifiant la Loi des poids et mesures.
Loi ayant pour objet d'accroître le placement des travailleurs en encourageant la réfection des maisons rurale et urbaines.
Loi modifiant la Loi de la Canadian Red Cross Society.
Loi modifiant la Loi sur le rétablissement agricole des Prairies.
Loi pour faire droit à Joseph Neilson Blacklock.
Loi pour faire droit à Francis Hector Walker.
Loi pour faire droit à William Edward Connor.
Loi pour faire droit à Annie Nemchek Cohen.
Loi pour faire droit à James Gordon Ross.
Loi pour faire droit à Florence Anna Everson Salberg.
Loi pour faire droit à Charles Marsh Doxsey.
Loi pour faire droit à Phyllis Stanners Kitchin, autrement connue sous le nom de Judith Stanners Kitchin.
Loi pour faire droit à Ivy Jackson Beaulne.
Loi pour faire droit à Charlotte Opal Moore Norton.
Loi pour faire droit à Mildred Tannerbaum Sufrin.
Loi constituant en corporation la Federal Fire Insurance Company of Canada.
Loi constituant en corporation la Gore District Mutual Fire Insurance Company.
Loi constituant en corporation la Sterling Insurance Company of Canada.
Loi constituant en corporation la Toronto General Insurance Company.
Loi constituant en corporation l'Association de bienfaisance des Fils d'Ecosse.
Loi modifiant la Loi des ports et jetées de l'Etat.
Loi modifiant la Loi des pensions de vieillesse.
Loi concernant un certain accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni.
Loi constituant en corporation la Wellington Fire Insurance Company.
Loi concernant la nomination de vérificateurs pour les Chemins de fer Nationaux.
Loi modifiant la Loi du poinçonnage des métaux précieux, 1928.
Loi autorisant la prestation de fonds pour couvrir certaines dépenses effectuées et les dettes contractées par les Chemins de fer Nationaux du Canada pendant l'année civile 1937, et autorisant la garantie par Sa Majesté de certaines valeurs à être émises par les Chemins de fer Nationaux du Canada.
Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1938.
Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1937.

Il plaît au très honorable suppléant du Gouverneur général de se retirer.

La Chambre des communes se retire.

La séance est reprise.

Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

JEUDI 1er avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ—JUMELLES DIONNE

RAPPORT DE COMITÉ

L'honorable M. TANNER présente le rapport du comité permanent des bills d'intérêt privé sur le projet de loi (bill n° 19) pour la protection des cinq jumelles Dionne.

TROISIÈME LECTURE

Le très honorable M. GRAHAM propose la 3e lecture du projet de loi.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, il y a un point qui mérite quelque considération. Le comité y a peut-être prêté son attention. En vertu de notre Loi des brevets, les brevets sont limités à une certaine durée, après laquelle ils deviennent la propriété de l'Etat, avec droit de s'en servir, et le reste. Semble-t-il juste que ce privilège exclusif devienne permanent? Ce droit, s'il est accordé, s'appliquera à tout l'univers, et il doit donc être conforme aux relations internationales touchant les marques de commerce.

L'honorable M. MURDOCK: En vertu du Guardianship Act provincial, après que les jumelles auront atteint l'âge de dix-huit ans, elles ne seront plus en tutelle.

Le très honorable M. MEIGHEN: Les pouvoirs des curateurs cesseront alors, mais qu'adviendra-t-il des droits conférés? Le bill dit-il que ces droits cessent en même temps que cette tutelle?

Le très honorable M. GRAHAM: Si la tutelle disparaît, les droits qui s'y rattachent ne disparaîtraient-ils pas également?

Le très honorable M. MEIGHEN: Si ces droits doivent avoir leur valeur, comme c'est probable, on prendra des mesures pour maintenir la tutelle afin de conserver les droits.

Le très honorable M. GRAHAM: Naturellement, il faudrait pour cela modifier la loi provinciale. J'imagine que ce serait une démarche très sérieuse. Dans les conditions actuelles, la protection ne subsisterait pas plus longtemps que la tutelle, et si celle-ci était prolongée, il serait parfaitement entendu que ce serait avec les droits accordés en vertu de ce bill. C'est une situation particulière: il n'y a

pas de concurrence dans ce domaine dans tout l'univers et il n'y en aura probablement jamais. Cependant, si le cas se présente, et si je suis encore en cette Chambre, je ne m'opposerai pas, à titre de parrain de ce bill, de ne pas l'appliquer à aucun réel concurrent.

L'honorable M. HARDY: Honorables sénateurs, le préambule du bill peut nous éclairer un peu sur cette question, car il dit que les curateurs ont été nommés par la législature d'Ontario et que certains droits leur ont été conférés. Lorsque les curateurs n'exerceront plus leurs fonctions, les enfants ayant atteint l'âge de dix-huit ans, tous les droits des curateurs expireront alors.

Le très honorable M. MEIGHEN: La législature d'Ontario, qui est revêtue de la juridiction voulue touchant les droits civils, dit que tous les droits qui appartiennent à ces enfants deviennent ceux des curateurs jusqu'à ce que les enfants soient âgés de dix-huit ans, alors que les droits reviennent aux enfants, et tout l'actif accumulé est leur propriété. En vertu de ce bill, nous créons un autre droit dont nous investissons les curateurs. Je crains que, le jour où les autres droits reviendront aux enfants, les curateurs ne gardent le droit que nous accordons sous le régime de cette loi, car elle est permanente, et je me demande si notre bill est conforme à l'esprit de la convention relative aux marques de commerce.

J'avais l'intention d'assister à la séance du comité afin de m'assurer que cette question serait discutée, mais j'ai oublié de le faire.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DU MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 55, intitulé: loi modifiant la loi du ministère du Revenu national.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Avec le consentement du Sénat je propose que le bill soit inscrit à l'Ordre du jour pour sa deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

BILLS DE DIVORCE

TROISIÈME LECTURE

Sur motion de l'honorable M. Robinson, l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 3e fois, et adoptés sur division:

Bill N-2, loi tendant à faire droit à Muriel Beatrice Brown Gray;

Bill O-2, loi tendant à faire droit à Joseph-Gédéon-Emilien Tanguay;

Bill P-2, loi tendant à faire droit à Mabel Marjorie Pawter Johnston.

BILL DE LA REVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill 12, intitulé: loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada.

—Honorables sénateurs, j'ignore combien de temps le Sénat va consacrer à l'étude de ce bill en deuxième lecture. J'ai dit il y a deux ou trois jours que si les honorables sénateurs y consentaient, cette mesure pourrait être renvoyée au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres pour examen et rapport. Je dirai maintenant, pour l'édification de la Chambre, qu'après consultation avec mon très honorable ami de la gauche (le très hon. M. Meighen), si la deuxième lecture est adoptée cet après-midi, je proposerai que le bill soit renvoyé à ce comité pour examen ce soir. Nous avançons rapidement vers la fin de la session, et nous ne devrions pas tarder à examiner les mesures importantes qui nous viennent de la Chambre des communes.

Mon très honorable ami m'a demandé de donner quelques détails sur l'application de ce bill, intitulé "loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada", et qui, s'il est inclus dans nos statuts, sera appelé loi sur la revision du capital des chemins de fer Nationaux du Canada, 1937.

Le bilan du National-Canadien, rendu nécessaire par la présente loi de comptabilité, présente la dette des chemins de fer en chiffres quelque peu fantastiques quand on les compare avec le placement réel du gouvernement fédéral dans la propriété. Le besoin de la revision de la comptabilité a été signalé avec force par sir Joseph Flavelle, premier président du réseau, par deux maisons de vérificateurs autorisés, qui ont fait rapport sur ce sujet en 1925, par la Commission Duff en 1931, et par divers rapports présentés au Parlement par les vérificateurs du National-Canadien.

Le capital-actions des chemins de fer Canadian Northern et Grand-Tronc sont indiqués sur le bilan à leur valeur nominale. Les actions ordinaires en cours du Canadian Northern au montant de 100 millions représentent un passif. Lorsque l'Etat en a fait l'acquisition, elles ne valaient rien, mais 60 p. 100 de ces actions ont été évaluées par une commission d'arbitrage à $10,800,000, lui donnant une valeur totale de

18 millions. On demandera dans cette revision que le montant de 82 millions soit déduit.

Le très honorable M. GRAHAM: Cette estimation était-elle dans le rapport Drayton-Acworth?

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce sont les arbitres qui ont déterminé cette somme en 1917.

L'honorable M. DANDURAND: Le National-Canadien a maintenant des actions ordinaires en circulation au chiffre de 165 millions, entièrement possédées par l'Etat. On a dit à la commission d'arbitrage qu'elles ne valent rien et devraient être abandonnées.

Des prêts du gouvernement fédéral pour le paiement des déficits d'exploitation sont indiqués dans le bilan comme dette portant intérêt à dater d'une époque antérieure à l'acquisition des propriétés par l'Etat jusqu'en 1932, alors que la coutume de capitaliser les déficits fut discontinuée en vertu d'une loi. L'intérêt sur les prêts du gouvernement est calculé annuellement, et il se monte aujourd'hui à plus de 500 millions.

Touchant les comptes du gouvernement, les prêts pour les fins de capital sont portés directement à la dette nette du Canada, et il n'y a pas d'intérêt contre les chemins de fer. Comme résultat, aujourd'hui, les dettes de l'Etat et celles du réseau, telles que les montre le bilan, font double emploi à un montant de plus d'un milliard et demi. Le Canada est responsable des dettes des chemins de fer de même que de la dette publique, et les étrangers qui ont placé des capitaux exagèrent d'habitude les obligations du Canada en invoquant le montant de ce double emploi, ce qui nuit au crédit du Canada à l'extérieur.

Les financiers qui additionnent les deux totaux estiment les obligations du Canada à....$	5,750,000,000
En réalité, les obligations du Canada sous ces deux chapitres se montent à environ..	4,250,000,000
$	1,500,000,000
L'intérêt seul, inclus comme dette fondée du réseau, s'est accumulé à.....$	495,000,000

L'objet du présent bill est de pourvoir à un bilan du réseau plus conforme au placement de l'Etat dans la propriété. Le nouveau bilan ne comporte pas d'augmentation de la dette nette du Canada, ni d'élimination d'aucune des sommes d'argent dépensées par le gouvernement dans la construction ou l'amélioration de la propriété. Le nouveau bilan, toutefois, reconnaît que le gouvernement est propriétaire du réseau, et les prêts de l'Etat aux chemins de fer pour la construction de l'Intercolonial et du Transcontinental-National et les améliorations des propriétés sont indiquées comme part de propriétaire plutôt que comme dette fondée.

Dans le nouveau bilan, la dette fondée des chemins de fer inclut les obligations de chemins de fer entre les mains du public et les prêts de l'Etat qui ne sont pas maintenant compris dans la dette nette du Canada. La part de propriétaires indiquée dans le bilan ne comprend pas toutes les sommes dépensées pour la propriété par le gouvernement non incluses dans la dette fondée du réseau.

Le nouveau bilan élimine les prêts aux chemins de fer pour faire face aux déficits d'exploitation et à l'intérêt s'y rapportant. Ces prêts ont une certaine priorité sur des obligations non garanties des chemins de fer, et doivent donc être maintenus comme protection du gouvernement. A cette fin, un trust des titres est établi par le bill pour détenir toutes les réclamations du gouvernement contre les chemins de fer. Les actions du trust des titres seront entièrement détenues par le ministre des Finances, et seront fixées à une valeur égale à cette partie des valeurs détenues par le trust qui représente les placements dans la propriété des chemins de fer. La valeur déterminée des actions sera indiquée dans le bilan du réseau comme partie de la part de propriétaire. Le but de former une corporation pour détenir ces actions est de permettre la consolidation de leur valeur déterminée dans le bilan des chemins de fer.

Le bill pourvoit également à une fusion des parties constituantes du réseau en une seule corporation. Actuellement, les Chemins de fer Nationaux du Canada comprennent le Grand-Tronc, avec une soixantaine de compagnies filiales. D'un autre côté, le Canadian Northern, avec une quarantaine de compagnies séparées, a une identité distincte de corporation. Les actions des deux chemins de fer sont détenues par le ministre des Finances et les deux chemins de fer ont un conseil commun de régisseurs. De même, l'Intercolonial et les chemins de fer de l'Etat sont possédés complètement par le Canada, et confiés à l'administration du National-Canadien.

La fusion de ces trois organismes en une seule corporation facilitera la déduction du nombre des compagnies filiales et simplifiera ainsi la comptabilité.

J'ai dit que le besoin d'une revision de la comptabilité des Chemins de fer Nationaux du Canada a été signalée par le premier président, sir Joseph Flavelle, de même que par les comptables agréés qui ont fait rapport sur ce sujet en 1925, et aussi par la Commission Duff en 1931 et les vérificateurs de chemin de fer en plusieurs occasions. C'est un fait significatif que

tous ceux qui ont été mêlés aux Chemins de fer Nationaux du Canada aient insisté sur ce besoin mentionné dans le bill. Nous avons la Commission Acworth-Drayton de 1917. Puis nous avons les deux maisons de comptables agréés nommés par le gouvernement pour faire rapport sur les comptes du gouvernement et du National-Canadien. Ces vérificateurs ont proposé la mesure que l'on prend maintenant. Ce sont Edwards Morgan and Company, et Peat, Marwick, Mitchell and Company. Ils ont proposé que les prêts de l'Etat relatifs aux déficits ne soient pas ajoutés au compte des placements, mais absorbés dans le fonds du revenu consolidé du Canada.

Je vais maintenant citer la note dont l'honorable ministre des Transports a donné lecture à l'autre Chambre:

Puis il y a le rapport de la commission Duff de 1931-1932 présidée par le très honorable sir Lyman P. Duff. Il contient deux déclarations significatives sur la réduction des charges du National-Canadien au compte du capital. Sur la puissance du gain du réseau, la commission dit ceci à la page 30:

"En regard du chiffre de ces recettes il faudrait évidemment biffer une bonne partie des charges au compte du capital."

En conseillant aux régisseurs d'étudier sans délai une revision du régime de capitalisation de l'entreprise, la commission souligne ainsi la nécessité d'une réduction des charges:

"Et la commission, tout en étant d'avis qu'il convient de reconnaître franchement qu'une très forte proportion des mises dans les chemins de fer inclus dans le réseau du National-Canadien constituent une perte et qu'on devrait réduire très sensiblement ses charges au compte du capital".

Puis il y a la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, que l'ancien gouvernement a fait voter et qui dispose que "les déficits d'exploitation ne seront pas fondés." Mentionnons ensuite la loi financière qui, depuis 1932, limite expressément la faculté d'emprunt du réseau aux dépenses de premier établissement et aux frais d'amortissement, et qui stipule qu'il faut imputer sur les avances comptables les sommes destinées à combler les déficits. Citons aussi une lettre fort intéressante adressée au très honorable Arthur Meighen, premier ministre du Canada, par sir Joseph Flavelle, Bart., et datée de Toronto, du 12 août 1921. Cette lettre a été imprimée à cette époque et répandue. Sir Joseph était alors président du conseil des chemins de fer Nationaux du Canada. Il définit l'organisation financière que, d'après lui, il convenait de donner au réseau. Voici ce que disait la lettre, à la page 7:

"La nouvelle compagnie de chemin de fer National qui sera créée aura, un capital nominal, disons de cinq millions d'actions ordinaires et de deux millions cinq cent mille actions privilégiées à 6 p. 100.

Le capital-actions eût ainsi atteint un chiffre global de 750 millions de dollars, le Gouvernement acceptant des actions ordinaires au pair en remboursement des avances consenties aux divers réseaux. Au 31 décembre 1920, ces avances consistaient en 320 millions de dollars de prêts et en 33 millions de débentures du Grand-Tronc-Pacifique.

L'hon. M. DANDURAND.

"Le chiffre se trouverait sans doute accru au 30 décembre suivant, ou à toute date fixée pour l'acquisition. Le Gouvernement remettrait à la compagnie la part de propriétaire dans le réseau"...

C'est ici, on le notera, qu'intervient le Trust des titres.

..."sous l'unique réserve des titres et obligations ainsi que des actions garanties détenues par le public, et des charges fixes pouvant résulter de l'arbitrage du Grand-Tronc".

Autrement dit, on se proposait d'annuler la dette du chemin de fer, et les avances consenties par le Gouvernement devaient être remboursées en actions ordinaires. Le paragraphe continue en disant:

"Ainsi, les avances actuelles consenties par le Gouvernement, à l'exclusion des frais au compte-capital de l'Intercolonial et du Transcontinental, devaient être représentées simplement par les actions ordinaires, et nulle partie de l'intérêt ne serait une charge fixe ou ne deviendrait cumulative."

Puis nous avons le précédent du mode de comptabilité des chemins de fer des Etats australien, néo-zélandais et sud-africain. Dans le cas des chemins de fer de l'Etat de Victoria, une loi adoptée en décembre dernier prévoit l'annulation de 30,000,000 de livres sterling d'emprunts dus par le réseau.

C'est une diminution de 40 p. 100, ce qui revient à une dépréciation fort considérable. Les intérêts sur le montant annulé ne paraîtront plus parmi les charges dans la comptabilité du réseau. Le bilan de 1936 ne montre pas de déficits accumulés des années antérieures.

Dans le rapport annuel des chemins de fer de l'Australie du Sud pour l'année terminée le 30 juin 1935, le commissaire suggère de réduire le capital de 10,800,000 livres sterling et de supprimer les intérêts sur ce montant. Les déficits accumulés jusqu'en 1927 furent annulés par autorité parlementaire cette année-là.

Le bilan de 1936 des chemins de fer de l'Australie occidentale ne montre pas de déficits accumulés des années antérieures. Le Parlement de l'Etat de Queensland réduisit le capital du réseau de l'Etat de 28,000,000 de livres sterling en 1931. Les intérêts du montant de capital annulé ne paraissent plus dans la comptabilité du réseau. Le bilan de 1936 ne montre pas de déficits accumulés des années antérieures. Les chemins de fer de la Nouvelle-Zélande ont vu leur capital réduit de 10,400,000 livres sterling par autorité du Parlement en 1931. Les intérêts de ce montant de capital annulé ne paraissent plus dans la comptabilité du réseau. Le bilan de 1936 ne montre pas de déficits accumulés des années antérieures.

Maintenant, discutons le Trust des titres. Nous éliminons de la présente dette du réseau national plusieurs item que nous avons raison de supprimer de l'avis de tous. Un item de 373 millions de dollars représente les déficits accumulés; une autre montant de 530 millions de dollars représente les intérêts. Nous avons ici des réclamations dont le total est d'environ $1,100,000,000; mais, en réalité, les fonds placés dans le réseau de chemins de fer ne s'élèvent qu'à 270 millions de dollars. Ce montant de $1,100,000,000 a une certaine valeur en tant qu'il établit certains droits de priorité touchant les réclamations contre la propriété du réseau que pourraient faire d'autres créanciers que le gouvernement fédéral. Voilà pourquoi, nous avons pensé que cela valait la peine de préserver ces réclamations. Néanmoins, nous ne dési-

rons nullement surcharger notre bilan de montants plus élevés que le chiffre de ces réclamations représentant les sommes réellement placées dans l'entreprise des Chemins de fer Nationaux du Canada. Par conséquent et uniquement pour notre convenance, nous avons constitué une compagnie, désignée sous le nom de Trust des titres, qui détiendra toutes les réclamations représentant une somme globale de plus d'un billion de dollars. Cependant, nous allons fixer une valeur sur le Trust des titres représentant ce placement de 270 millions de dollars dans l'entreprise du réseau et nous désirons que ce montant soit inclus dans le bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada comme faisant partie de la part de propriétaire. Nous créons donc cette compagnie sous une forme qui permettra de la consolider dans le bilan du chemin de fer et nous avons bien soin de dire en toute lettre que ce Trust des titres est une filiale des Chemins de fer Nationaux du Canada.

D'autre part, nous plaçons les actions et la propriété de la compagnie entre les mains du ministre des Finances, au lieu et place des réclamations qu'il détenait jadis et qui forment un total de plus d'un billion de dollars. Puis, nous déclarons que nous émettrons un capital de cinq millions d'actions représentant la propriété le Trust des titres. Après tout, cinq millions d'actions ne détournent pas trop, semble-t-il, en regard de réclamations ayant une valeur nominale de plus de $1,100,000,000. Nous voici donc avec notre Trust des titres, compagnie entièrement possédée par le ministre des Finances, filiale des Chemins de fer Nationaux du Canada dont la valeur fixée peut être consolidée avec le bilan du réseau national.

"On peut se demander quel peut être l'avantage de tout cela. Il me semble que la chose peut se résumer clairement en quelques mots. Tout d'abord, nous attribuons une valeur à la propriété qu'est le réseau national, nous indiquons une valeur qui représente la somme totale placée dans cette entreprise. Cela offre sûrement au public et au monde entier un tableau plus juste que le tableau actuel, agrandi qu'il est par les déficits d'exploitation et les intérêts qui en dérivent. Il me semble que cela va donner aux hauts fonctionnaires et aux employés du réseau un objectif plus raisonnable à atteindre. Il est certain que la capacité productrice d'une propriété doit être quelque peu proportionnée à la somme placée dans cette entreprise. Je crois qu'en inscrivant comme capital la somme placée dans la propriété, plutôt qu'un montant fort grossi, nous donnons de nouveaux motifs d'espoir à ceux qui sont responsables de l'exploitation de cette propriété.

Cela offre aussi au monde un bilan résumé du Canada et de sa principale entreprise entièrement nationale, bilan qui constituera un tableau véritable de la dette totale des deux. Avec ce bilan, nous pouvons dire à celui qui place son argent dans les valeurs du Canada: "Nous avons une certaine dette qui est indiquée dans la dette nette du Canada. Nous sommes responsables d'une autre dette, de la dette fondée des Chemins de fer Nationaux du Canada, qui est indiquée dans le bilan. En additionnant les deux dettes, vous obtenez le chiffre de la dette totale du Canada. Et, quand vous achetez une valeur du gouvernement canadien ou des Chemins de fer Nationaux du Canada, vous achetez votre part de cette dette consolidée." Je crois qu'en montrant ce tableau nous serons en meilleure posture pour dire à celui qui place de l'argent dans les valeurs du Canada: "Si vous achetez une obligation du Dominion du Canada ou une obligation de sa principale entreprise d'Etat qui est le réseau national, vous achèterez une obligation du Dominion qui, à l'échéance, sera honorée comme cela s'est fait dans le passé."

Or, parmi les nombreuses critiques que j'ai entendues concernant notre réorganisation financière, il y a une mise en garde qui m'est venue peu à peu à l'idée et qui m'a préoccupé. Beaucoup de gens au Canada, qui, par tradition, sont opposés à l'étatisation, craignent que nous exposions nos placements dans le réseau national de telle façon qu'on puisse espérer en tirer profit non seulement pour le pays, mais aussi pour le réseau. Certains critiques craignent que la moindre altération des dettes accumulées qui embarrassent le réseau national puisse laisser croire au public en général que ces chemins de fer ont de meilleures perspectives devant eux. Cet actif nous appartient. J'estime que ce vaste placement des contribuables du Canada devrait être traité impartialement et je suis convaincu que la somme en question, soit 1,100 millions qui irait dans le trust, représente ce que l'on pourrait appeler à juste titre la part des actionnaires dans l'entreprise. Je considère que c'est une part de propriété des actionnaires dans l'exploitation du réseau. Il ne faut pas oublier que nous sommes tous actionnaires de cette entreprise, que c'est nous qui avons fourni les fonds, que cet argent a été perdu dans l'exploitation du réseau et que nous devrions, tout en maintenant nos charges et ne répudiant aucune de nos obligations en qualité d'actionnaires du Canada, accepter cela comme part du capital-actions national.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur veut-il dire que le Canada a une part de propriété dans le National-Canadien en plus de la dette d'un milliard et demi?

L'honorable M. DANDURAND: Non, je dis que la somme que nous avons fixée comme étant pour ainsi dire perdue—les prêts pour combler les déficits et les intérêts sur ces prêts—est mise de côté dans le trust simplement pour maintenir notre droit de priorité...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je comprends cela.

L'honorable M. DANDURAND: ..et pour présenter pour ce qu'il peuvent valoir un état précis des prêts que nous avons consentis pendant les années de crise à venir jusqu'aujourd'hui. Cela restera là pour démontrer clairement les efforts que le Canada a faits en matière de construction de voies ferrées.

L'honorable M. BLACK: Puis-je poser une question? A part les 227 millions auxquels

l'honorable député a fait allusion au début de ses remarques...

L'honorable M. DANDURAND: 270 millions.

L'honorable M. BLACK: Je crois qu'il y avait certaines déductions. Mais à part cela, qui n'est probablement pas une dette à proprement parler imputable aux Chemins de fer Nationaux du Canada, est-ce que les deux autres sommes—celle que l'on se propose de mettre dans le trust et l'autre qu'on veut garder dans le capital du réseau—ne représentent pas une dette des chemins de fer du Canada envers l'Etat? Ce sont des fonds qui ont été effectivement placés, n'est-ce pas? L'argent a été déboursé par les contribuables du Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Oui. L'argent a été déboursé par les contribuables du Canada qui sont supposés avoir une créance contre eux-mêmes en qualité de propriétaires du National-Canadien. L'actif improductif qui reste est laissé là parce que ce sont les contribuables du Canada qui sont les actionnaires de la compagnie et que toutes les autres créances qui pourraient être réclamées viennent après ces débours. Cela représente pour les actionnaires de la compagnie, y compris mon honorable ami et moi, une part de propriété dans les actions ordinaires.

L'honorable M. BLACK: Si je comprends bien, cela représente plus de 3 milliards que les contribuables du Canada ont effectivement payés en espèces, ce que je veux qu'on m'explique—car il me faut des motifs pour appuyer le projet, à supposer que je l'appuie effectivement—c'est pourquoi, du moment que nosu avons plus de trois milliards investis dans ce chemin de fer, nous ne l'indiquons pas. Pourquoi diviser ce montant? On n'a pas encore donné d'explication ou de raison définie démontrant pourquoi nous devrions diviser cette dette que les citoyens du Canada se doivent à eux-mêmes—si l'on veut ainsi dire—et pourquoi nous devrions tâcher d'en assigner une partie à la compagnie de trust et l'autre aux comptes publics. Je trouve que l'on pourrait aussi bien tout laisser dans le même compte. On ne m'a pas encore expliqué de façon satisfaisante la raison de cette subdivision.

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être ne me suis-je pas expliqué assez clairement, mais ma thèse est corroborée par toutes les autorités, à partir de sir Joseph Flavelle jusqu'aux hommes de notre époque, qui ont eu à s'occuper des chemins de fer Natonaux du Canada . Ils ont dit qu'il était injuste que ce qui est apparemment une unité distincte supporte une dépense qui n'a pas accru le capital, n'ayant consisté que dans le paiement de déficits et les intérêt accumulés sur ces déficits.

Je dois dire à mon honorable ami que lorsque le bill est venu des Communes, l'autre jour, j'ai déclaré que je ne demanderais pas au Sénat d'accepter le principe fondamental du projet de loi, mais simplement de voter la deuxième lecture et de renvoyer le bill au comité où toute la question pourrait être débattue à fond, quitte ensuite aux honorables sénateurs à exprimer leur avis et à contester le rapport du comité, s'ils le désirent.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables messieurs, quand ce bill a été discuté il y a deux jours, j'ai avoué que malgré tous mes efforts je désespérais d'en comprendre le but et tout l'effet. Même maintenant, après le discours de l'honorable leader du Gouvernement et les longues heures d'étude que j'ai pu y consacrer, je ne compte nullement pouvoir expliquer clairement au Sénat toute la portée de la mesure, pour la bonne raison que je ne la vois pas très bien moi-même. Néanmoins, je suis rendu au point où je crois en comprendre une bonne partie, aussi je demanderai à nos honorables collègues de bien vouloir me prêter leur attention pendant que je vais essayer d'exposer aussi brièvement et clairement que je le peux ce que je sais effectivement au sujet de cette mesure.

Il est presque impossible d'exagérer la véritable signification de ce projet de loi, qui se présente sous une forme très engageante. On penserait qu'il importe peu où figure le compte du National-Canadien, qu'en altérant le bilan et en effectuant l'opération d'amortissement, comme on a pris l'habitude de l'appeler, nous n'enlevons ni n'ajoutons pas un sou à l'organisation.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien.

Le très honorable M. MEIGHEN: A cause de son apparence de futilité on serait porté à croire que le projet n'a pas grande importance; mais après l'avoir quelque peu examiné, j'ai acquis la conviction qu'il a une très grande portée.

On me pardonnera, j'espère bien, de faire une remarque en passant: Je ne crois pas qu'un être humain puisse gagner des éloges, et encore moins de la popularité en critiquant la mesure. Je ne pense pas que quiconque la critique à moins d'estimer qu'il lui incombe de le faire, et celui qui le fera ne sera sûrement pas bien vu des employés du National-Canadien. Je ne doute pas que ces derniers, du plus modeste employé jusqu'aux chefs les

plus hautement rétribués,—certains le sont pas mal,—soient en faveur du projet de loi et l'accueillent avec joie.

L'honorable M. DUFF: Ils voudront avoir un autre 10 p. 100, l'an prochain.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si l'on peut établir une balance favorable cela vaudra à la compagnie quelques bons mots de la part des journaux et des membres du Parlement quand viendra la discussion des affaires du chemin de fer et facilitera d'autant plus la tâche de ceux qui sont à son service.

Si j'ai bien compris le ministre, d'après lui, on essaie en premier lieu d'éliminer un double emploi, et c'est exact. Il a dit avec raison qu'actuellement figure dans nos comptes publics une dette d'un milliard encourue par suite des fonds prêtés par nous aux Chemins de fer Nationaux du Canada ou ses compagnies auxiliaires et que naturellement cette même somme figure aussi dans le passif du chemin de fer, parce que ce dernier nous la doit. Mon honorable ami prétend, je crois, qu'une personne qui jetterait par hasard un coup d'œil sur le chiffre de la dette du réseau et sur celui de la dette de l'Etat, penserait que nous devons deux milliards au lieu d'un milliard. Mais je vous le demande, à quoi sert le bilan d'une compagnie? Y aura-t-il avantage à avoir un bilan qui indiquera moins que la compagnie ne doit en réalité, moins que la somme qu'on n'y a engagée?

L'honorable M. DANDURAND: Oh non.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais l'honorable sénateur doit comprendre que c'est ce que l'on fait.

L'honorable M. DANDURAND: Pas moins que la somme qui y a été engagée.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est indubitable.

L'honorable M. DANDURAND: Tout ce qui y a été engagé sera indiqué. Ce sont les déficits et leur intérêt qui n'ont pas été dans la caisse de la compagnie et qui ne figureront pas.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le très honorable sénateur a raison jusqu'à un certain point, mais pas entièrement, et dans le fond il fait absolument erreur. Ce que je discute en ce moment, c'est de savoir s'il est sage pour le Gouvernement d'agir ainsi en ce qui concerne les écritures faisant double emploi. Le Gouvernement y gagnera-t-il à faire ce qu'il propose? A supposer qu'il soit vrai que la dette du National-Canadien indique une somme qui figure en même temps dans la dette du gouvernement fédéral,—argent que le Gouvernement a dû emprunter pour le prêter au chemin de fer et sur lequel le Gouvernement doit payer des intérêts, à quoi servira de déduire cette somme de la dette du National-Canadien? Il peut y avoir des gens assez ignorants pour penser que parce que le montant figure en même temps dans le passif du réseau et dans le passif de l'Etat, on doit le double de la somme, mais ces gens-là ne sont pas au nombre de ceux qui souscrivent les obligations de l'Etat et celles du chemin de fer. Les souscripteurs savent parfaitement ce que doivent au juste et l'Etat et le réseau national et la part de ces dettes qui fait double emploi. Prenez, par exemple, une institution financière de New-York ou plusieurs établissements de finance du Canada qui depuis des années ont eu à faire l'historique de ces obligations et qui connaissent au juste notre situation. Ce sont eux qui comptent, car c'est d'eux que nous empruntons. Ils constituent notre marché des valeurs. Aussi, je considère que l'argument au sujet du double emploi ne veut rien dire.

Mais je ne prétends pas que l'on ne devrait pas modifier jusqu'à un certain point le bilan du National-Canadien. Un bilan a pour objet de dépeindre les faits tels qu'ils sont, et s'il ne le fait pas, s'il n'indique pas l'état réel des choses, il ne remplit pas son but. Or je ne vois pas que le bilan actuel représente l'état réel de la situation. Je crois comprendre que lorsqu'on a fait l'acquisition du Grand-Tronc, on a acheté trois séries d'actions privilégiées et les actions ordinaires, que ces titres étaient inscrits à leur valeur au pair dans les livres de la compagnie et que nous les avons reportés dans les livres de la nouvelle compagnie à la même valeur. Les arbitres ont jugé qu'ils ne valaient rien et il ne fait aucun doute que leur valeur est nulle. Or, il ne semble pas qu'on indique la situation telle qu'elle est réellement en faisant figurer, sous une valeur aussi fictive, ces actions dans le passif comme représentant une partie du capital. Il est donc absolument juste d'effectuer là un amortissement. Ces chiffres ne représentent pas une mise de fonds dans le réseau, mais simplement certains titres transférés sur les livres du réseau en 1920.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Comment constituaient-ils un passif?

Le très honorable M. MEIGHEN: Ils ne constituaient pas un passif. Les actions ordinaires et les obligations sont toutes inscrites dans le passif du bilan.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Toutes celles qui sont détenues par d'autres que la compagnie.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais celles-ci ne sont pas détenues par des gens du dehors.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est le gouvernement du Canada qui les détient.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: En son nom propre.

Le très honorable M. MEIGHEN: La compagnie ne détient pas ses actions ordinaires.

L'honorable M. DANDURAND: C'est le ministre des Finances qui les détient.

Le très honorable M. MEIGHEN: A moins qu'un plus ample examen ne me prouve le contraire, je crois que l'annulation d'un capital de ce genre, tel qu'il figure dans le bilan, aurait sa raison d'être. Or, le ministre cherche à étayer son raisonnement...

L'honorable M. DANDURAND: Que mon très honorable ami veuille bien me permettre. Il n'a pas parlé du Canadian-Northern, mais uniquement du capital-actions du Grand-Trunk. Le même raisonnement ne s'applique-t-il pas au Canadian-Northern?

Le très honorable M. MEIGHEN: S'il existe un cas semblable en ce qui concerne le Canadian-Northern, je serais tout disposé à faire le même ajustement de comptes.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quel est le passif du National-Canadien au point de vue des valeurs détenues par le gouvernement? Combien doit-on là-dessus?

Le très honorable M. MEIGHEN: Rien.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est pour cela que je ne vois pas pourquoi on le compte comme passif.

L'honorable M. DANDURAND: Et pourtant cela figure au passif dans le bilan.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais ce n'est pas une valeur passive.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce n'est pas une valeur passive au même sens qu'une dette.

Le très honorable M. GRAHAM: Le très honorable sénateur me permettra-t-il de lui poser une question?

Le très honorable M. MEIGHEN: Certainement.

Le très honorable M. GRAHAM: Ne pense-t-il pas que la valeur passive apparente à l'égard des actions du Grand-Tronc a encouragé certains obligataires à poursuivre la compagnie?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je me suis toujours demandé ce qui avait bien pu les engager à intenter des poursuites. Autant vaut cette explication que n'importe quelle autre.

Le très honorable M. GRAHAM: Nous avons admis nous-mêmes qu'il s'agissait d'une valeur passive.

Le très honorable M. MEIGHEN: J'ai toujours pensé — c'est plus qu'une pensée, car le fait est historique — que cela constituait l'exemple le plus frappant de mesquinerie que j'eusse jamais observé. Ces gens sont venus nous trouver et nous ont dit d'un air suppliant qu'ils ne pouvaient plus tenir, vu qu'ils étaient à bout de ressources, et ils nous ont implorés d'assumer la gestion du chemin de fer. Nous avons fait une proposition qu'ils ont rejetée au bout de plusieurs mois. Une autre proposition visant l'arbitrage, que nous fîmes à la même époque, fut acceptée quelques mois plus tard. Les administrateurs en votèrent l'acceptation, à laquelle consentirent les actionnaires. Ils eurent, au même titre que nous, leur mot à dire sur le choix des arbitres et la détermination des conditions de l'arbitrage, mais la décision leur ayant été défavorable, il s'éleva en Angleterre un concert de plaintes à l'effet que le Gouvernement leur avait volé ces actions, et finalement ils intentèrent une poursuite. Ils m'écrivirent à ce sujet, mais ils ne publièrent jamais ma réponse.

Le très honorable M. GRAHAM: Cela ne me surprend pas. Je voulais simplement dire que le fait d'inscrire cette somme au passif dans notre propre bilan constituerait un argument de nature à convaincre quelques-uns du moins des actionnaires que nous admettions l'existence d'une valeur passive réelle et qu'ils avaient de bons motifs d'intenter une poursuite.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est possible, mais ces gens étaient, je crois, beaucoup mieux renseignés que cela. A mon avis, ils ont simplement pratiqué une forme mitigée de chantage, en essayant d'arriver à leurs fins à force d'importunités. Je ne crois pas qu'ils aient eu autre chose en vue.

Le très honorable M. GRAHAM: J'ai eu occasion de les voir à l'œuvre.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et quelques-uns d'entre eux se livraient probablement à l'agréable passe-temps de se créer des positions aux dépens des autres.

Voyons maintenant les arguments qu'a invoqués le ministre des Finances à l'appui de la mesure. Il dit, tout d'abord, que chacun de ceux qui ont joué quelque rôle dans le chemin de fer, à titre de président, de vérificateur, ou d'enquêteur, a recommandé cette revision. Il exagère. Aucun d'eux n'a recommandé que

cette revision fût effectuée. On a recommandé une inscription au chapitre des valeurs inactives, de même qu'un effort sérieux en vue de remanier le bilan de façon à indiquer plus exactement la situation de la compagnie. Sir Joseph Flavelle m'écrivit en août 1921. Il se peut que son plaidoyer n'ait pas fait sur moi l'impression qu'il aurait dû faire. Peut-être aurais-je dû reconnaître qu'il en savait plus long que moi là-dessus. Mais à cette époque je ne crus pas que ce que l'on proposait pût servir quelque fin pratique. Et en outre les idées de sir Joseph Flavelle mûrirent plus tard. Il fut l'un des principaux membres de la commission Duff-Flavelle de 1931, qui fit une recommandation. J'ai tant de respect pour cette commission et j'apprécie tellement le soin que ses membres apportèrent à l'étude de la question que je devrais être disposé à accepter cette recommandation telle quelle. Je ne voudrais pas prendre la responsabilité d'opposer mes vues à l'opinion que des gens de ce calibre ont acquise après l'étude qu'ils ont faite.

Mais je sais que ce projet de loi va beaucoup plus loin que toute recommandation faite par sir Joseph Flavelle en 1921 ou par la commission Duff-Flavelle en 1932. Il se peut que ce que l'on propose dans cette mesure ait été recommandé par des comptables, mais cela n'importe nullement, à mon sens. Si l'on adoptait cette proposition, la situation se trouverait probablement fort simplifiée au point de vue de la comptabilité; mais nous devons envisager la chose non pas du point de vue des comptables, mais du point de vue des contribuables canadiens, et sous ce rapport il y a une chose qui importe: c'est que le bilan devrait révéler la situation réelle, et indiquer tous les fonds qui ont été placés dans le chemin de fer et qui sont encore dus au pays. S'il y a eu quelque contribution autrement qu'en espèces, on devrait en inscrire la valeur réelle et non pas une valeur fictive. Voilà l'unique forme de remaniement que, à mon sens, on devrait adopter.

Le chemin de fer a accusé des déficits pendant des années. En réalité, son exploitation n'a jamais rapporté autre chose. On comblait parfois ces déficits à même les fonds publics, lorsqu'il s'agissait de déficits de caisse En d'autres occasions, le chemin de fer les convertissait en obligations. Les montants de ces déficits sont assez bien connus, et jusqu'à 1927, je crois, ils ont tous figuré dans les livres du réseau. Puis, pour quelque motif que j'ignore, on a cessé d'inscrire ce que l'on appelle le déficit des lignes de l'Est. On semblait l'envisager de la même façon que les 20 p. 100 que le Gouvernement a versés à la suite du rapport Duncan. Je crois comprendre que depuis 1933 on n'inscrit pas les déficits, même si les fonds ont été fournis. Ce bill ne pourvoit pas à l'inscription de ces déficits; au contraire, il prescrit qu'ils ne seront plus jamais indiqués. Pourquoi? Ces sommes représentent des fonds que le chemin de fer doit effectivement. Peut-être ne devraient-elles pas être converties. Je crois savoir que la commission Duff avait recommandé qu'on ne les convertît pas et qu'on n'en prélevât pas d'intérêt. Fort bien, mais pourquoi ne pas les indiquer?

Le pays a fourni d'immenses capitaux au réseau. C'est, je crois, la somme effective des capitaux avancés que l'on se propose de joindre à ces glanures pour confier le tout, soit 690 millions de dollars, au Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada. Sur ce capital, le réseau nous a toujours dû l'intérêt, dont la somme accumulée se chiffre aujourd'hui à environ 495 millions. Il nous faut acquitter l'intérêt sur les fonds. Cette somme de 690 millions doit maintenant être confiée de cette façon au Trust des titres. Le ministre des Finances détient les billets à vue et les autres effets que doivent les Chemins de fer Nationaux du Canada et leurs filiales. La liste complète de ces effets à payer figure aux appendices du projet de loi. Le ministre les a en sa possession à titre de mandataire du gouvernement fédéral. Il va les céder à une société appelée le Trust des titres des Chemins de fer Nationaux du Canada, et il va détenir toutes les actions émises par cette société en retour des valeurs actives qu'il lui remet. Cet actif de 690 millions va figurer dans les livres de la nouvelle organisation des Chemins de fer Nationaux sous forme de part de propriétaire, détenue par ce Trust des titres.

Mes honorables collègues verront sans peine que ce trust des titres sera une filiale appartenant entièrement au gouvernement fédéral du Canada. Pareillement, le réseau National constitue une filiale appartenant entièrement à l'Etat, par suite de sa dette. Pourquoi veut-on créer ce trust des titres? L'honorable sénateur (l'hon. M. Dandurand) dit que c'est afin que le Gouvernement puisse détenir ses priorités à l'égard des obligations qui sont aujourd'hui au nom du ministre des Fnances et appartiennent au gouvernement fédéral. Le ministre veut conserver les priorités et réduire en même temps le capital; c'est pourquoi il mettra les obligations au nom du Trust des titres selon des valeurs réduites, et ces chiffres inférieurs figureront au bilan.

L'article 22 du bill dit que ce Trust des titres sera une des compagnies comprises dans les chemins de fer Nationaux, ce qui veut dire que l'on consolidera les comptes du Trust avec ceux du chemin de fer. Voici deux compagnies dépendant du gouvernement fédéral: l'une est le Trust des titres

et l'autre le réseau National. On projette de consolider les comptes de ces deux filiales. A-t-on jamais vu rien de pareil? Que l'on consolide les comptes d'une ou de plusieurs filiales d'une société, c'est très bien, mais il s'agit ici de consolider les comptes de deux compagnies dépendant du gouvernement du Canada, compagnies qui n'ont aucun actif commun. Les honorables sénateurs savent-ils pourquoi on veut consolider ces comptes? C'est parce que cela constitue l'unique façon d'annuler la somme. Les priorités resteraient tout aussi bien si les obligations étaient détenues par le ministre.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami conviendra que les fonds avancés pour combler les déficits, plus l'intérêt accumulé, soit un total de sept à huit cents millions de dollars, ne devraient pas figurer dans la dette du réseau National.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'en conviens nullement.

L'honorable M. DANDURAND: La plupart des autorités que j'ai citées conviennent, je crois, que les déficits comblés par le Gouvernement de même que l'intérêt accumulé, ne devraient pas faire partie de la dette du réseau National. Comme il importe qu'ils demeurent des créances privilégiées, il faut qu'ils figurent quelque part. Voilà pourquoi on a imaginé de créer le Trust des titres.

Le très honorable M. MEIGHEN: Que gagnera-t-on à libérer le réseau National d'une juste dette pour des fonds qu'il a touchés?

L'honorable M. DANDURAND: Le débiteur et le créancier ne font qu'un.

Le très honorable M. MEIGHEN: Voilà le fond de toute l'affaire. Le fait que le débiteur et le créancier ne font qu'un ne justifie nullement cette façon d'agir. Nous avons une filiale, la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. Tout son capital-actions nous appartient. Il importe que le peuple de notre pays sache à quoi s'en tenir sur la situation de cette entité, il ne le saura jamais si l'on prescrit que son bilan n'indiquera pas les dettes parce qu'elles sont déjà énormes. On ne fait que prescrire à l'avance que le peuple ne comprendra rien à l'exploitation du réseau National en examinant le bilan.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami croit-il réellement que ce remaniement va empêcher les gens de savoir comment le réseau National est exploité?

Le très honorable M. MEIGHEN: On n'ajoute pas un cent à la caisse du réseau et l'on n'en retranche rien non plus, mais on modifie l'apparence de son bilan financier, et l'on fait en sorte que ce dernier ne révèle pas les faits tels qu'ils sont. Les fonds ont été placés dans le réseau. Quel motif peut-on avoir de ne pas inscrire cette dette dans les livres de la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada? C'est simplement que, comme il nous a fallu emprunter les fonds, la dette figure dans nos livres. Le bilan du réseau National a pour unique objet d'indiquer ce qu'est en réalité la situation du réseau. Qu'on en supprime les valeurs fictives car elles ne donnent pas une idée exactes des faits, mais que l'on ne supprime pas le capital réel, ni l'intérêt qui s'y rapporte. On annule 495 millions de dollars. Comment, après cela, quelqu'un pourra-t-il se rendre compte du résultat effectif de l'exploitation du réseau National depuis quinze ans? Personne ne pourra s'en rendre compte en consultant le bilan si la rectification projetée a lieu.

Le sujet m'intéresse au plus haut point. Je ne ferai pas l'historique du réseau, mais mes honorables collègues de tous les partis savent qu'il y a eu des périodes de folles dépenses dans son administration. Je sais qu'en se chargeant de l'exploitation de lignes inutiles, le réseau s'est trouvé dans une situation désavantageuse, et je n'ai pas l'intention de dire sur qui retombe la responsabilité de leur acquisition. Mais pendant plusieurs années il s'est fait de folles dépenses dans l'administration des chemins de fer, ce qui a fait accroître la dette du réseau d'environ 100 millions par an. Or, si l'on rectifie le bilan de façon à ne pas indiquer les conséquences de cette orgie de dépense, on ne fera que préjuger une nouvelle ère de prodigalité.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est exact.

Le très honorable M. MEIGHEN: Telle sera la tendance, quel que soit le parti au pouvoir. Libre aux gens de dire "Ces fonds ont été engloutis. A quoi bon les indiquer dans les livres?" Je sais qu'ils ont été engloutis.

L'honorable M. DANDURAND: Et on ne les recouvrera jamais.

Le très honorable M. MEIGHEN: On ne pourra pas les recouvrer. Mais à mon avis on devrait continuer de les indiquer dans les livres. Sans quoi, l'historique et les registres seraient incomplets. Nous ne devrions ni dénaturer les faits ni supprimer quoi que ce soit des livres à seule fin de voir les choses sous un jour meilleur et de nous donner l'illusion que tout va pour le mieux. Tel semble être l'effet du bill sous certains

rapports. Je ne m'oppose pas à cette mesure; j'estime qu'il est opportun d'accomplir une partie des choses qui y sont indiquées; mais je ne veux pas que ce bill aille jusqu'à rendre inutiles les bilans récapitulatifs, principalement parce que je sais que cela constituerait un encouragement à revenir aux méthodes auxquelles est surtout attribuable la situation désastreuse que révèle aujourd'hui le bilan.

L'honorable M. DANDURAND: Si aucun autre de mes honorables collègues ne désire prendre la parole, je vais continuer. Je ne crois pas que les arguments de mon très honorable ami soient sans réplique. Dans sa conclusion, il a abordé un sujet qui, en théorie, pourrait être discuté à plus d'un point de vue. Il craint que si nous remanions le bilan du réseau National, de façon à donner aux gens une meilleure idée des sommes qu'ont coûté le chemin de fer...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur veut sans doute dire une idée fausse.

L'honorable M. DANDURAND: ...le peuple canadien pourra, d'ici quelques années, par l'entremise de son Gouvernement, se lancer dans une orgie de dépense. Mais mon très honorable ami sait que depuis un demi-siècle d'importants réseaux ferroviaires des Etats-Unis ont été mis sous séquestre. Il s'agisait de sociétés privées. Et les compagnies dont est formé le réseau National étaient des sociétés privées avant que l'Etat en assumât la gestion. La gestion de ces chemins de fer insolvables des Etats-Unis fut assumée par d'autres, et les nouveaux actionnaires les remirent sur pied à l'aide de capitaux additionnels. Je me demande si les actionnaires primitifs ou leurs enfants se préoccupent beaucoup, à l'heure actuelle, de la situation difficile où se trouvaient ces chemins de fer il y a cinquante ans.

Au lieu de laisser tomber en liquidation le Grand-Tronc, le Canadian Northern et les autres chemins de fer formant le réseau National, afin qu'ils pussent être remis sur pied à l'aide de nouveaux capitaux...

Le très honorable M. MEIGHEN: D'où seraient venus les capitaux?

L'honorable M. DANDURAND: Il eut toujours été possible de trouver des acheteurs pour ces chemins de fer, à un certain prix. Au lieu de cela nous sommes intervenus et en avons fait l'acquisition.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur veut-il me permettre de dire un mot? Le cas dont nous nous occupons actuellement ne ressemble pas du tout à celui dont il parle. Le séquestre opérerait une nouvelle capitalisation et établirait la compagnie en faillite sur une nouvelle base d'obligation au compte capital. Ce bill ne s'applique pas à ce qui s'est passé avant que nous ayons acheté les différents chemins de fer qui forment aujourd'hui le réseau du National-Canadien. Cette mesure a trait au montant d'argent que nous avons placé dans le réseau depuis que nous en avons fait l'acquisition et de le dissimuler, il me semble.

L'honorable M. DANDURAND: Ma réponse est qu'au lieu de liquider cette situation, nous avons fait l'acquisition des différents chemins de fer. Mon très honorable ami me dira que la raison pour laquelle nous n'avons pas permis que ces chemins de fer fussent mis sous séquestre est que nous étions en guerre et que si nous l'avions fait, le crédit du Canada aurait été sérieusement compromis. C'est la raison qui a été invoquée dans cette Chambre quand nous avons dû faire face à la nécessité de voter pour ou contre l'achat du réseau.

Le très honorable M. MEIGHEN: De quel réseau l'honorable sénateur parle-t-il?

L'honorable M. DANDURAND: Je parle du Grand-Tronc.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non; la guerre était finie depuis des années.

L'honorable M. DANDURAND: Oui, mais nous avions fait l'acquisition du Canadian-Northern.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il n'aurait pas pu être exploité si nous n'en avions pas fait l'acquisition.

L'honorable M. DANDURAND: Mais nous avons prêté 40 millions de dollars au Canadian-Northern.

Le très honorable M. MEIGHEN: Avant la guerre; en mars 1914.

L'honorable M. DANDURAND: Nous traversions alors une crise financière. Je passerai sous silence cet aspect de la question. Je dis simplement qu'au lieu de laisser ces chemins de fer être déclarés en faillite, nous sommes intervenus, nous avons pris les charges à notre compte et nous en sommes devenus les propriétaires. Nous avons traversé plusieurs années difficiles. L'administration des Chemins de fer Nationaux a peut-être coûté cher mais certainement pas plus que celle du Pacifique-Canadien. Chaque réseau a fait des folies pour essayer de surpasser l'autre. Nous avons surtout dépensé de l'argent pour réhabiliter le réseau des Chemins de fer Nationaux et le mettre en parfait état. Nous avons eu chaque année des déficits de 100 millions à 45 ou 47

millions de dollars. Je crois que le réseau a pu, une année, payer ses frais d'exploitation et l'intérêt sur la dette due au public.

La question qui se pose maintenant est de savoir comment on va constituer le capital des Chemins de fer Nationaux. Mon très honorable ami dit: "Oui, j'admets qu'il devrait être remanié et que certaines choses devraient disparaître." Je n'ai pas l'intention de spécifier les dettes qui doivent être biffées. J'ai proposé de renvoyer le bill au comité et d'y examiner la situation afin de déterminer ce que l'on pouvait raisonnablement faire. Nous n'aurons peut-être pas besoin d'étudier tout le bill. Le ministre et ses comptables devront donner au comité les raisons pour lesquelles ils ont pris cette décision. Comme l'a dit mon très honorable ami, le pays n'y gagnera absolument rien. Nous devons voir, je le répète, ce que le réseau peut raisonnablement faire, car après tout c'est la propriété du peuple canadien.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que ce bill soit envoyé au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres. Bien qu'il y soit question de finances, c'est un bill de chemin de fer.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je crois qu'il serait préférable de l'envoyer au comité de la Banque et du Commerce mais le personnel de l'un est aussi bon que celui de l'autre.

L'honorable M. DANDURAND: J'aimerais connaître l'opinion des honorables sénateurs à ce sujet.

L'honorable M. MURDOCK: Le bill devrait certainement être envoyé au comité des Chemins de fer.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien; disons le comité des Chemins de fer.

(La motion est adoptée.)

BILL DU CONSEIL DE RECHERCHES SUR LES PÊCHERIES

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill nº 77) intitulé: "Loi abrogeant la Loi du Conseil de biologie et instituant le Conseil de recherches sur les pêcheries du Canada."

—Le Conseil de biologie du Canada a été institué par arrêté ministériel en 1898. Il se composait alors du commissaire des pêcheries de cette époque, feu le professeur Prince, et de certains professeurs d'universités qui se livraient à des travaux de recherches biologiques. Son premier laboratoire était une maison flottante que l'on se proposait de touer le long de la côte à des endroits où l'on voulait faire des recherches. Pendant plusieurs années, le conseil se contenta de faire des enquêtes sur la faune et la flore marines ou, en d'autres termes, sur la vie animale et végétale de la mer.

A la longue, le travail du conseil fut étendu aux deux côtes et deux importantes stations permanentes furent établies, l'une à St. Andrews, N.-B., et l'autre à Departure Bay, près de Nanaïmo, C.-B.

En 1912, on décida de légiférer à ce propos et la loi du Conseil de biologie fut édictée. A la longue, le conseil sur les instances du ministère, entreprit de plus amples recherches non seulement sur l'histoire naturelle des poissons mais aussi sur les problèmes découlant de la préparation du poisson pour la vente.

En 1923, le conseil, l'industrie et le ministère coopéraient si étroitement qu'on décida de modifier l'article 4 de la loi de façon qu'en plus des savants venant des universités, le conseil put se composer de sept membres nommés par le ministre. Quand cette modification eut été faite, deux représentants du ministère et deux représentants de l'industrie, un pour chaque côte, furent nommés membres de ce conseil et il a toujours été constitué depuis ce temps-là de façon à représenter l'administration, l'industrie et la science.

Le travail du conseil a toujours été en augmentant. En plus des stations scientifiques de St. Andrews et de Departure Bay, il y a maintenant sur chaque côte—à Halifax et à Prince-Rupert—ce qu'on appelle des stations d'expérimentation pour les pêcheries. Ces stations sont destinées à faire pour l'industrie tout ce que les fermes d'expérimentation font pour l'agriculture. Elles étudient les problèmes auxquels l'industrie a à faire face dans la préparation du poisson pour la vente et elles font des enquêtes pour trouver de meilleures méthodes de traitement du poisson. Elles donnent aussi des cours non seulement pour nos fonctionnaires mais aussi pour les représentants de l'industrie.

Dernièrement, de nouvelles stations secondaires oont été établies, l'une à Bideford, I.P.-E., pour les améliorations à apporter à l'ostréiculture et l'autre sur la côte de Gaspé pour les besoins des membres de langue française de l'industrie de la pêche.

Voici quels sont les membres actuels du conseil: le professeur A. T. Cameron, Winnipeg, Manitoba, (président); M. J. J. Cowie, Ottawa, secrétaire-trésorier; M. John Dybhavn, Prince-Rupert, C.-B.; le professeur R. J. Bean, Halifax, N.-E.; le professeur A. H. Hutchinson, Vancouver, C.-B.; le professeur J. Playfair

McMurrich, Toronto, Ont.; le professeur W. T. MacClement, Kingston, Ont.; le professeur H. G. Perry, Wolfville, N.-E.; M. J. A. Rodd, Ottawa, Ont.; le professeur W. P. Thompson, Saskatoon, Sask.; le professeur D. L. Thomson, Montréal, P.Q.; M. A. Handfield Whitman, Halifax, N.-E., et le professeur Alexandre Vachon, Québec.

La mesure législative proposée a été réclamée par le conseil après qu'il eut étudié la question sur tous ses aspects. Les buts principaux du bill sont de constituer un conseil qui ne soit pas composé de trop de membres comme il pourrait le devenir en vertu de la présente loi et de donner à ce conseil un nom indiquant la nature de son travail.

Le montant voté pour ce conseil est actuellement de $201,300. Je n'en parlerai pas maintenant vu que cette question sera discutée dans l'autre Chambre quand les crédits des pêcheries seront étudiés.

Les notes explicatives qui figurent dans le bill sont tellement compréhensives que les honorables sénateurs n'ont pas besoin, je suppose, que je leur fournisse de plus amples détails.

L'honorable M. BALLANTYNE: Le but principal du bill, si je comprends bien, est de changer le nom du conseil actuel?

L'honorable M. DUFF: C'est tout.

L'honorable M. BALLANTYNE: Le conseil de biologie était auparavant une organisation séparée et il ne relevait pas du ministère des Pêcheries. En 1920, je présentai dans l'autre Chambre, un bill pour placer le conseil sous l'autorité du ministre. Ce bill fut rejeté par cette honorable Chambre, après qu'un professeur très éminent—il est décédé depuis ce temps-là—eut conduit une active campagne de coulisse contre cette mesure. La nouvelle organisation va-t-elle tomber sous la direction personnelle du ministre?

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a-t-il lu le bill?

L'honorable M. BALLANTYNE: Non.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je crois qu'elle tombe sous la direction personnelle du ministre.

L'honorable M. DANDURAND: Voici ce que dit le bill:

En la présente loi, à moins que le contexte ne s'y oppose, l'expression

a) "Conseil" signifie "le Conseil de recherches sur les pêcheries du Canada";

b) "Ministre" signifie le ministre des Pêcheries;

c) "ministère" signifie le ministère des Pêcheries.

Est institué un corps appelé "Le Conseil de recherches sur les pêcheries du Canada", lequel relève du ministre.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous y voici.

L'honorable M. DANDURAND:

Le Conseil se compose de quinze membres nommés par le ministre, comme suit: deux fonctionnaires du ministère, deux représentants de l'industrie de la pêche sur la côte de l'Atlantique, deux représentants de cette même industrie sur la côte du Pacifique, et neuf experts choisis sur une liste comprenant des nominations qui peuvent être faites par toute université canadienne dont le personnel comprend des experts adonnés à des travaux de recherches qui, de quelque manière, se rattachent aux problèmes des pêcheries; toutefois, pour les nominations subséquentes de membres experts, une liste comprenant des nominations comme susdit doit être fournie au ministre par le Conseil.

L'honorable M. BALLANTYNE: Il est bien évident que le conseil relève du ministre. C'est tout ce que je voulais savoir.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que ce projet a été étudié très attentivement par les membres du conseil. Ils espèrent bien que nous allons approuver leur œuvre.

L'honorable M. BALLANTYNE: Dans le passé, le conseil de biologie agissait à sa guise et bien peu de problèmes étaient soumis au ministre, ou discutés avec lui. J'espère qu'avec ce bill, le ministre, auquel on confère l'autorité qu'il aurait toujours dû avoir, exercera personnellement une surveillance très étroite sur le conseil.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, je n'ai que quelques mots à dire. Je considère, comme l'a déclaré l'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) que ce bill n'a d'autre but que de changer le nom du conseil. D'après ce que je sais de l'ancien conseil de biologie je ne pense pas que le nouveau conseil puisse accomplir plus que ce qui a été fait dans le passé. Je me rappelle parfaitement quand mon honorable ami (l'hon. M. Ballantyne) a soulevé cette question. Qu'il doive en recevoir le crédit ou non, il n'en reste pas moins vrai que la plupart des membres du conseil nommés à ce moment-là étaient des praticiens. Le seul reproche que je fasse au bill—et je ne le combattrai pas bien vigoureusement parce qu'il ne signifie pas grand'chose—est qu'il diminue le nombre de praticiens qui font partie du conseil et qu'il pourvoit à la nomination de savants venant de différents collèges de ce pays. Nous avons naturellement besoin de savants, d'hommes possédant une instruction et des capacités exceptionnelles mais il me semble que le conseil devrait se composer en majorité de personnes ayant des connaissances pratiques au sujet des pêcheries au lieu de représentants des universités.

Le bill dit qu'il n'y aura que deux praticiens venant de la côte du Pacifique et deux venant

de la côte de l'Atlantique. Parmi les membres de l'ancien conseil se trouvaient des fonctionnaires des stations biologiques de Halifax et de St. Andrews sur l'Atlantique et de Prince-Rupert sur le Pacifique qui, de concert avec M. Handfield Whitman et d'autres praticiens, firent d'excellent travail. Il était peut-être préférable, quand ils en arrivaient à une décision, qu'ils pussent la mettre à exécution sans passer par le ministre. Je suis certain qu'il vaudrait mieux que le conseil ne fasse pas de rapports parce que les praticiens qui connaissent les besoins de l'industrie sont en meilleure posture que des fonctionnaires du ministère pour dire ce qu'il faut faire.

Le bill dit qu'il y aura—

...neuf experts choisis sur une liste comprenant des nominations qui peuvent être faites par toute université canadienne dont le personnel comprend des experts adonnés à des travaux de recherches qui, de quelque manière, se rattachent aux problèmes des pêcheries.

Si nous voulons tirer quelque chose des pêcheries de ce pays, nous n'y arriverons certainement pas en engageant des savants venant des universités. Depuis quarante-cinq ans j'ai entendu bien souvent prédire l'époque à laquelle le maquereau ou le hareng ferait son apparition sur la côte de l'Atlantique et à laquelle les homards allaient commencer à circuler, mais je n'ai jamais rencontré un savant qui pouvait faire de prédictions aussi justes à ce sujet que le vieux pêcheur qui, du matin au soir, qu'il pleuve ou qu'il vente, ne bouge pas de son bateau. C'est peut-être un détail insignifiant, mais tous ces professeurs ne viennent ici que pour s'amuser. Pour obtenir des résultats pratiques, il vaudrait bien mieux prendre des hommes des stations de Halifax, de St. Andrews et de Prince-Rupert et les faire travailler avec les praticiens qui connaissent l'industrie.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DE L'ENRÔLEMENT À L'ÉTRANGER

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (Bill nº 23) intitulé: "Loi concernant l'enrôlement à l'étranger".

—Honorables sénateurs, la loi concernant l'enrôlement à l'étranger est une loi impériale qui, d'après ses termes, s'applique au Canada et à tous les dominions. Le Canada peut, en vertu du Statut de Westminster, abroger, changer ou modifier cette loi. Le but de ce bill est d'abroger la loi impériale et de la remplacer par une loi canadienne. Ses dispositions sont à peu près les mêmes que celles de la loi impériale mais elles ont été rédigées de façon à s'accorder avec les conditions qui prévalent au Canada au point de vue administration et procédure et elles ont été étendues pour s'appliquer aux méthodes modernes de transport par voie de terre et par voie des airs. On a considéré que le Canada devait avoir une telle loi dans ses statuts.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Je ne m'oppose pas à ce que le bill subisse sa deuxième lecture mais je préparerai pour demain un ou deux amendements qui ne changeront pas le sens de la mesure mais qui me semblent nécessaires au point de vue de la rédaction. Je propose que le bill soit étudié en comité plénier demain.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit déféré au comité général demain.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

BILL CONCERNANT LES PARCS NATIONAUX

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill nº 75) concernant l'établissement d'un parc national dans la province du Nouveau-Brunswick et modifiant la loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, 1936.

—Honorables sénateurs, il suffira peut-être de lire deux articles du projet de loi dont nous sommes saisis en ce moment. L'article 2 stipule que:

Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, mettre à part comme parc national du Canada les terrains situés dans la province du Nouveau-Brunswick dont peuvent convenir la province et le Canada comme étant propres à constituer un parc national, pourvu que la province fournisse au Canada un titre franc de propriété sur lesdits terrains, et, dès la promulgation de ladite proclamation, ledit parc national sera assujetti aux dispositions de la Loi des parcs nationaux, chapitre trente-trois du Statut de 1930.

L'article 3 se lit ainsi qu'il suit:

Est modifié l'article trois de la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, 1936, chapitre quarante-trois du Statut de 1936, par l'addition du paragraphe suivant:

"(2) Le gouverneur en conseil peut, par proclamation, distraire dudit parc les terrains situés à l'île du Cap-Breton dont peuvent convenir la province de la Nouvelle-Ecosse et le Canada, et le gouverneur en conseil peut dès lors remettre lesdits terrains à la province."

Puis, voici les notes explicatives:

Seule une loi du Parlement peut déterminer les nouveaux terrains qui doivent être administrés et aménagés comme parcs nationaux sous l'autorité de la Loi des parcs nationaux.

Aucun terrain n'a encore été délimité à cet effet au Nouveau-Brunswick. Il est question de plusieurs terrains, mais il peut s'écouler quelque temps avant de décider quelle zone sera finalement aménagée en parc national.

Toutefois, si l'aménagement doit avoir lieu cette année, il est nécessaire d'édicter une loi dès la présente session du Parlement prescrivant l'aménagement en parc national de la zone choisie.

La zone choisie comme parc national dans l'île du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, et décrite dans la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, 1936, se trouvait surtout dans un territoire non arpenté. Depuis s'est effectué un relevé minutieux des limites. Il nécessite des modifications dans les bornes décrites par la loi initiale pour s'adapter aux conditions locales. Il faudra ajouter certaines zones, comme l'autorisait la loi initiale, et on devra aussi distraire celles que l'arpentage a révélées comme non nécessaires à la formation du parc.

La disposition présente a pour objet d'autoriser le gouverneur en conseil à distraire du parc certaines zones que le relevé officiel, non encore émis, des limites indique comme situées hors des limites choisies et relevées en dernier ressort.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je voudrais savoir si le gouverneur en conseil, quand des terrains sont distraits d'un parc, comme la chose est visée par le présent objet de loi dans le cas du parc de l'île du Cap-Breton, peut les transférer à qui il voudra? J'imagine qu'il devrait les rendre à la province qui les avait donnés.

L'honorable M. DANDURAND: Je le suppose bien, vu que c'est la province qui donne les terrains.

L'honorable M. COPP: Le bill pourvoit à la remise de ces terrains à la province.

Le très honorable M. MEIGHEN: Pouvez-vous me dire à quel endroit du Nouveau-Brunswick sera situé le parc? Tous les endroits de cette province que j'ai visités constitueraient d'admirables emplacements pour un parc national.

L'honorable M. DANDURAND: Le chef de mon très honorable ami dans l'autre Chambre a demandé si le parc serait situé dans son ancien comté, et en réponse, le ministre a déclaré:

Je conseillerai à mon très honorable ami de ne pas perdre tout espoir. La difficulté dans le Nouveau-Brunswick, c'est que l'on a plusieurs emplacements en vue. D'après la loi des parcs, il faut que le terrain réservé pour un parc soit remis en toute propriété à l'autorité fédérale par le gouvernement provincial. Dans les provinces colonisées depuis plus longtemps, cela entraîne l'acquisition de l'emplacement. J'espérais, en déposant le bill, pouvoir renseigner le comité au sujet de l'emplacement choisi et des bornes de celui-ci, mais je regrette de ne pouvoir le faire. Toutefois, nous voulons commencer l'aménagement du parc au Nouveau-Brunswick, et nous demandons dans le bill l'autorisation de délimiter le terrain par décret du conseil.

De sorte que nous ne sommes pas plus avancés. Le ministre n'a pas indiqué la nature des difficultés qui se sont présentées quand le gouvernement du Nouveau-Brunswick a offert une étendue de terrain.

Le ministre a ajouté:

Quelques modifications ont été apportées aux bornes du parc de la Nouvelle-Ecosse, telles qu'elles ont été délimitées il y a un an. Le gouvernement provincial s'est aperçu que l'acquisition d'une partie de la superficie comprise dans les bornes délimitées il y a un an lui coûterait fort cher.

Certains problèmes de droits miniers avaient échappé à son attention, et des engagements financiers risquaient d'en être la conséquence. Mais nous ajoutons au parc une étendue de terrain qui, au dire des fonctionnaires qui ont examiné les lieux, accroîtra l'utilité et le pittoresque du parc.

Les emplacements sont examinés d'abord par les fonctionnaires de la division des parcs du gouvernement fédéral.

Mais mon honorable ami doit se rappeler que ces terrains doivent être transférés francs et quittes de toute charge ou Gauvernement fédéral par le gouvernement provincial. Ceci comporte le consentement du gouvernement provincial à la mise à part de ces terrains.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose la 3e lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

CONTRAT AVEC LA VILLE D'OTTAWA

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 76) autorisant un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa.

—Honorables sénateurs, le présent bill a pour objet de proroger un accord entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa, en vertu duquel le trésor fédéral verse une somme annuelle de $100,000 à la ville.

L'honorable M. COTÉ: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de m'opposer à l'adoption de ce projet de loi qui pourvoit à un paiement de $100...

Le très honorable M. GRAHAM: $100,000.

Le très honorable M. MEIGHEN: Peut-être que mon honorable ami croyait que ce devrait être un montant de $100.

L'honorable M. COTÉ: Je suppose qu'on ne saurait imaginer un bill plus injuste s'il ne pourvoyait qu'à un paiement de $100. Je déclare que, bien que la ville soit reconnaissante pour cette somme de $100,000, elle n'est qu'une maigre pitance si on la compare à la valeur des services municipaux dont jouit le Gouvernement à l'égard de ses propriétés qui sont exemptes de taxes. Elle ne constitue qu'une fraction de ce que le Gouvernement aurait à payer si toutes les propriétés qu'il possède dans la ville d'Ottawa étaient évaluées et taxées tout comme les autres propriétés. Comme il est dit dans les notes explicatives qui accompagnent le bill, l'accord antérieur prévoyait un paiement annuel de $75,000. Il était évident que c'était un accord unilatéral, parce que la loi n'imposait au Gouvernement aucune obligation de payer quoi que ce fut. En 1925, le montant fut porté à $100,000. Je sais que le maire de la ville d'Ottawa, les membres du conseil municipal et les citoyens en général sont d'avis que ce montant est inadéquat, et je dirai même qu'il est inéquitable.

Le très honorable M. MEIGHEN: Est-ce que l'honorable sénateur veut dire que ceci représente tout ce que le Gouvernement donne en retour des services rendus?

L'honorable M. COTÉ: Non. Le Gouvernement dépense d'autres sommes dans la ville d'Ottawa.

Le très honorable M. MEIGHEN: Des sommes considérables.

L'honorable M. COTÉ: Il dépense des sommes pour...

Le très honorable M. MEIGHEN: Pour des parcs et des améliorations, par exemple.

L'honorable M. COTÉ: Le Gouvernement a institué la Commission du district fédéral qui a pour but d'embellir notre ville. Cette innovation était à l'avantage non seulement des citoyens d'Ottawa, mais de tous ceux qui visitent notre ville et, de fait, de toute la population du Canada en général. Même si l'on ajoutait à ces $100,000 tous les montants que dépense le Gouvernement pour des améliorations, le total serait encore loin d'atteindre le montant qui constituerait un impôt équitable sur les proprétés fédérales dans la ville.

A mon avis, j'estime qu'on ne devrait pas traiter la ville d'Ottawa de cette façon. Ce sont les citoyens d'Ottawa qui doivent payer la différence entre le coût des services municipaux rendus au Gouvernement et le montant versé par celui-ci.

Je ne puis que répéter que ce montant de $100,000 est loin d'être suffisant. J'espère que dans un avenir rapproché, quand on fera une revision de cet accord, le ministre qui est chargé des pourparlers au nom du Gouvernement ne se retranchera pas derrière l'exemption prévue par la loi dont jouit le Gouvernement, mais qu'il adoptera une attitude équitable. Je reconnais le principe d'accorder à la Couronne une exemption d'impôt; c'est un principe qui nous vient du Moyen-Age. Vu que la Couronne détient des propriétés un peu partout au pays, je suppose que ce n'est pas plus au détriment d'une collectivité qu'une autre; mais sûrement nous devrions faire quelque exception à l'application de ce principe dans le cas d'une capitale où le Gouvernement maintient ses quartiers-généraux et ses édifices administratifs, d'immenses propriétés qui servent à transiger les affaires du Dominion tout entier. Je prétends, honorables sénateurs, que la ville d'Ottawa devrait recevoir une somme suffisante pour la compenser dans une mesure raisonnable de ce qu'elle perd par l'exemption d'impôt qu'elle accorde aux propriétés fédérales.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai déjà exprimé dans cette Chambre l'opinion que la ville d'Ottawa devrait être constituée en district fédéral et administrée par le Dominion du Canada comme le District de Columbia est administré par les Etats-Unis. Je ne saurais dire pour le moment quels avantages les citoyens d'Ottawa retireraient de ce changement, mais probablement qu'ils seraient bien satisfaits d'être administrés par une commission instituée par le Gouvernement fédéral.

L'honorable M. COTÉ: Personnellement, je ne serais nullement opposé à un régime de ce genre. Au contraire, je favoriserais ce projet.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, avec votre permission, je propose que le projet de loi soit lu maintenant pour la 3e fois.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL D'INTÉRÊT PRIVÉ

RAPPORT DE COMITÉ

L'honorable M. BLACK propose l'adoption du rapport du Comité permanent de la banque et du commerce concernant le projet de loi (bill L2) constituant en corporation La Mercantile Compagnie d'Assurance contre le Feu.

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

Son Honneur le PRESIDENT: Quand le bill sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. LITTLE: Avec la permission de la Chambre, je propose que le bill soit maintenant lu pour la 3e fois.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je croyais que le comité avait recommandé de modifier le nom de la compagnie en y ajoutant le mot "Canadienne".

L'honorable M. LITTLE: Oui. Le comité a changé le nom en celui de "La Mercantile canadienne Compagnie d'Assurance contre le Feu."

L'honorable M. MURDOCK: Nous venons justement d'adopter le rapport du comité qui renferme un certain nombre d'amendements, y compris celui qui se rapporte au nom de la compagnie. Si nous adoptons la présente motion, nous procéderons à la troisième lecture du bill, tel qu'il est modifié.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le bill devra porter son titre corrigé lors de la motion pour troisième lecture.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE, DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES

L'honorable M. ROBINSON, au nom du président du Comité des divorces, présente les bills suivants qui sont lus conjointement pour les première, deuxième et troisième fois, et adoptés sur division:

Bill M2, loi pour faire droit à Norah Clara Simson Warden.

Bill Q2, loi pour faire droit à Evelyn McCaughan McBride.

Bill R2, loi pour faire droit à Marie Liette Fortier Mickles.

Bill S2, loi pour faire droit à Cécile Snyder Rashback.

COMITÉ DES CHEMINS DE FER

Sur la motion d'ajournement.

Le très honorable M. GRAHAM: Je désire rappeler aux honrables députés que le Comité des chemins de fer, télégraphes et havres doit se réunir dès que la Chambre suspendra la séance.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain, à trois heures.)

SÉNAT

Vendredi 2 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prières et affaires courantes.

BILL DE LA COUR SUPRÊME

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le projet de loi (bill 78) modifiant la loi de la Cour suprême.

Le bill est lu pour la 1re fois.

CONSEILLER JURIDIQUE DU SÉNAT

RÉSOLUTION

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, vers la fin de la session de 1935, des arrangements furent conclus avec la Commission du service civil pour soustraire aux dispositions de la loi du service civil le poste de conseiller juridique et avocat parlementaire du Sénat, et quelques jours plus tard, le Sénat a ratifié la nomination de M. W. F. O'Connor, C.R., au traitement de $6,000 par année, et un décret du Conseil fut rendu pour en autoriser le paiement. La Commission du service civil est d'avis que le Sénat devrait confirmer l'arrêté du conseil par voie de résolution. Je propose donc:

Que le Sénat approuve l'arrêté du conseil n° 3015 du 25 septembre 1935 fixant le traitement annuel de M. W. F. O'Connor, C.R., conseiller juridique et avocat parlementaire du Sénat, à $6,000 par année, à compter du 5 juillet 1935.

Ce n'est que la confirmation de ce que nous avons fait. Peut-être pourrions-nous l'adopter maintenant?

(La résolution est adoptée.)

BILL CONCERNANT L'ENRÔLEMENT À L'ÉTRANGER

EXAMEN EN COMITÉ

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, la Chambre se forme en comité, sous la présidence de l'honorable M. Robinson, sur le projet de loi (bill n° 23) concernant l'enrôlement à l'étranger.

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que si quelque honorable sénateur a une modification quelconque en vue, il attire l'attention sur les articles visés, de sorte que nous puissions adopter les autres articles sans discussion.

L'honorable M. GRIESBACH: Je tiens à faire une remarque générale seulement. Il y a un certain nombre de lois impériales qui sont

en vigueur au Canada; certaines de ces lois ont un rapport avec la présente mesure, et les conseillers juridiques devraient les consulter. Si je me souviens bien, l'*Army Act* et le *Mutiny Act*, entre autres, s'appliquent au Canada. Toute la loi que l'on trouve dans les Règlements et Ordonnances du Roi de la milice canadienne provient en grande partie des statuts impériaux. Je dis que nos conseillers juridiques devraient déterminer quelle législation impériale, particulièrement celle qui se rapporte aux questions militaires, s'applique à notre pays, et la remanier pour qu'elle s'adapte à nos besoins. A moins de faire cela, nous pourrons nous trouver aux prises avec certaines difficultés, advenant un cas d'urgence. On pourrait étudier cette chose pendant les prochaines vacances parlementaires.

L'honorable M. DANDURAND: Je crois que certains hauts fonctionnaires du ministère de la Justice et du ministère des Affaires extérieures entreprendront une enquête dans ce sens. J'ai appris avec étonnement qu'il y avait 100 ou 150 lois impériales qui sont encore en vigueur dans les dominions et au sujet desquelles notre propre Parlement doit légiférer en conséquence. Je me rends compte qu'on veut compléter l'enquête avant la prochaine session, mais je ne suis pas sûr que ce soit possible.

Allons-nous faire rapport du projet de loi?

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas encore. Ce à quoi je songeais et ce que je tiens à exposer maintenant, c'est que nous devrions définir l'expression "Etat étranger ami", expression qui se trouve à l'article 3:

> Si un individu, étant un ressortissant du Canada, dans les limites ou hors du Canada, accepte ou convient d'accepter un brevet ou engagement dans les forces armées d'un Etat étranger en guerre avec un Etat étranger ami, ou, étant ou non un ressortissant du Canada, dans les limites du Canada, induit un autre individu à accepter ou à convenir d'accepter un brevet ou engagement dans les forces armées susdites, ces individus sont coupables d'une infraction aux termes de la présente loi.

Voici la définition de l'expression "Etat étranger":

> "Etat étranger" comprend tout prince étranger, toute colonie, province ou partie de province ou population étrangère ou une ou des personnes exerçant ou prétendant exercer les pouvoirs de gouvernement dans ou sur un pays étranger ou dans ou sur une colonie, province ou partie de province ou population étrangère.

On m'apprend que, dans la loi anglaise, on donne à "Etat ami" la signification d'Etat en paix avec Sa Majesté. Au premier abord, il semble exister une différence entre cette expression et celle-ci: "Etat étranger ami" employée à l'article 3. Pourquoi ne pas mettre, dans un nouvel alinéa (g) à l'article 2, cette définition d'"Etat étranger ami"; "un Etat étranger en paix avec Sa Majesté"?

L'honorable M. DANDURAND: Je doute de la nécessité de préciser le sens de l'expression "Etat étranger ami" qui se trouve à l'article 3. Elle signifie bien: un "Etat étranger avec qui nous sommes en paix".

Le très hononrable M. MEIGHEN: On a mis, dans la loi anglaise: "Etat étranger en paix avec Sa Majesté".

L'honorable M. DANDURAND: Cette loi renferme-t-elle une définition d'Etat étranger?

Le très honorable M. MEIGHEN: On n'y trouve pas l'expression "Etat étranger ami" que nous employons. J'avoue en toute sincérité que j'ai soumis la question au conseil parlementaire. Il pense que l'emploi de cette expression ne présente aucun danger, mais je suis d'avis qu'il vaut mieux s'en tenir aux expressions consacrées.

L'honorable M. COTÉ: Peut-être n'a-t-on pas défini cette expression pour éviter la difficulté qu'aurait fait surgir l'acceptation de la définition contenue dans la loi anglaise et en vertu de laquelle un Etat ami est un Etat en paix avec Sa Majesté? Naturellement, "Sa Majesté" désigne Sa Majesté britannique le roi d'Angleterre, le roi du Canada, le roi d'Australie, et ainsi de suite. Si nous acceptions la définition de l'Angleterre et que l'Australie fût en guerre avec un Etat étranger...

Le très honorable M. MEIGHEN: Un Etat qui resterait avec nous sur le pied de l'amitié?

L'honorable M. COTÉ: Oui. Evidemment, le rédacteur du projet de loi n'a pas voulu régler cette question délicate.

L'honorable M. DANDURAND: Peut-être ferions-nous mieux d'accepter le bill tel qu'il nous a été présenté.

Le très honorable M. MEIGHEN: Nous ne devrions pas penser que la guerre et la paix peuvent exister dans le même temps en un pays.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne vois pas d'inconvénient à une modification.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ne devrions-nous pas faire suivre le verbe "accepte" de l'adverbe "volontairement" à l'article 3? Le droit international interdit à un pays de forcer un ressortissant étranger à servir dans ses troupes, voilà qui est bien évident; mais on peut concevoir que la chose se produise.

L'honorable M. DANDURAND: Le verbe "accepte" n'est-il pas assez explicite?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! non. Il peut s'agir d'une acceptation forcée.

L'honorable M. BLACK: Nos ressortissants pourraient être englobés dans une conscription, à l'étranger.

L'honorable M. GRIESBACH: Il peut s'agir d'un de nos ressortissants en visite dans son pays natal, pays qui, ne reconnaissant pas la naturalisation canadienne, lui appliquerait la conscription. A son retour au Canada, on pourrait l'inculper d'enrôlement à l'étranger.

L'honorable M. MACDONNELL: Aucune nation étrangère ne peut appliquer la conscription à un sujet britannique.

L'honorable M. BLACK: Cela s'est vu au cours de la dernière guerre. Des Allemands, ressortissants des Etats-Unis, qui se trouvaient en Allemagne lors de la déclaration de guerre furent enrôlés de force dans l'armée. En ajoutant "volontairement" au verbe "accepte", on garantirait nos ressortissants contre les poursuites à leur rentrée au Canada. Ceux qui sont d'origine allemande ou japonaise pourraient être ainsi enrôlés.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'Allemagne ignore la naturalisation des autres pays et traiterait encore ces gens comme étant ses ressortissants.

L'honorable M. DANDURAND: Eh bien, ajoutons l'adverbe "volontairement". S'il nuit à l'esprit du projet de loi, la Chambre des communes pourra exprimer son opinion.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il ne peut lui nuire en rien.

L'honorable M. HARDY: Alors, quiconque tomberait sous le coup de la loi pourrait invoquer la contrainte. Qui prouverait que l'enrôlement n'a pas été involontaire?

Le très honorable M. MEIGHEN: Même s'il réussit à prouver que l'enrôlement a été involontaire, il reste sous le coup de la loi.

L'honorable M. HARDY: Il est impossible de démontrer que l'enrôlement a été volontaire ou involontaire.

Le très honorable M. MEIGHEN: Peut-être, mais nous ne devons pas faire un grave délit d'un incident qui ne constitue pas un délit du tout. Je propose d'inscrire le mot "volontairement". La loi anglaise renferme une disposition qui permet d'accorder des permis dans des cas particuliers, mais je ne sais si on invoque jamais cette disposition. Le Gouvernement canadien s'oppose-t-il bien fort à une telle disposition?

L'honorable M. DANDURAND: Je sais que la Chambre basse a longuement discuté cet aspect de la question. Je ne me rappelle pas quelles raisons on a invoquées à l'appui du texte dont nous sommes saisis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il n'est pas probable qu'il se présente de ces cas chez nous.

(L'amendement du très honorable M. Meighen est adopté.)

Rapport est fait du projet de loi modifié.

ACCEPTATION DE L'AMENDEMENT

Son honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, le président du comité général, auquel avait été renvoyé le bill nº 23 relatif à l'enrôlement à l'étranger, a fait rapport du projet de loi avec un amendement. Vous plaît-il d'accepter cet amendement?

L'honorable M. GRIESBACH: J'allais soulever une question pour voir la réaction du leader du Gouvernement. Supposons que l'Angleterre se trouve engagée dans une guerre et que le Gouvernement actuel du Canada, mettant en pratique sa politique de ne pas agir avant d'avoir convoqué et consulté les Chambres, proclame la neutralité du pays pour l'intervalle entre le début des hostilités et la décision du Parlement, invoquerait-il la loi projetée pour empêcher les Canadiens de s'enrôler dans les troupes de Sa Majesté considérée comme roi du Royaume-Uni?

L'honorable M. DANDURAND: Si je saisis bien le texte du bill, la question ne se poserait pas.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si, malgré notre neutralité, le Royaume-Uni ne constitue pas un Etat étranger, pourquoi ne pas définir "Etat étranger" comme je l'ai demandé?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit que je n'y vois pas d'inconvénient.

(L'amendement est adopté.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose que le projet de loi soit lu pour la 3e fois.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

PROJET DE LOI RELATIF AU MINISTÈRE DU REVENU NATIONAL

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose que soit lu pour la 2e fois la projet de loi (bill nº 55) tendant à modifier la loi sur le ministère du Revenu national.

—Honorables sénateurs, il s'agit d'un projet de loi fort court, que je peux expliquer comme ceci: on accorde un congé d'une certaine durée aux fonctionnaires qui sont à la veille de prendre leur retraite en raison de leur âge. Dans tous les services administratifs, sauf au minis-

tère du Revenu national, le versement de la pension commence à l'expiration du congé; au ministère du Revenu national, il commence au début de la période de congé. Il y a donc une différence entre le traitement accordé aux fonctionnaires de ce dernier ministère et ceux des autres départements de l'administration. Le projet de loi a pour objet de mettre les fonctionnaires de ce ministère sur le même pied que tous les autres, à cet égard.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Si la Chambre veut bien me le permettre, je propose que le projet de loi soit lu pour la troisième fois.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois, et adopté.)

TRAVAUX DU SÉNAT

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, on rencontre parfois des optimistes en ce monde. Ainsi, même dans la capitale, j'ai causé avec des gens qui attendent la prorogation pour mercredi soir. Je ne suis pas si optimiste, mais je dois tenir compte de la possibilité. Je vais donc proposer que, lorsque le Sénat ajournera sa séance ce soir, il s'ajourne jusqu'à lundi prochain, à 3 heures du soir.

Son honneur le PRÉSIDENT: Il n'est pas besoin d'un avis de motion, je pense.

L'honorable M. DANDURAND: Eh bien, c'est la première fois que je n'ai pas besoin de présenter un avis.

Avant de demander l'ajournement de la séance, je rappelle aux membres du comité des chemins de fer, télégraphes et ports que ce comité se réunira dès que Son honneur le Président aura quitté le fauteuil.

(Le Sénat s'ajourne au lundi 5 avril, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

LUNDI 5 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

L'honorable M. DANDURAND.

BILL RELATIF AUX LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, avec le bill n° 74 visant à l'établissement d'une corporation dont le nom sera Lignes aériennes Trans-Canada.

(Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, Son Honneur le Président a dû recevoir trois ou quatre projets de loi des Communes. Je suis d'avis de les inscrire au Feuilleton pour qu'ils subissent la deuxième lecture ce soir. Dans l'intervalle, mes honorables collègues auront le temps de les parcourir afin de les discuter à fond à propos de la motion visant à la deuxième lecture.

Si le Sénat me le permet, je propose que le projet de loi à l'étude soit inscrit au Feuilleton de manière à reporter la deuxième lecture à une heure plus avancée de la présente séance.

(La motion est adoptée.)

PROJET DE LOI RELATIF AUX DOUANES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, avec le bill n° 84 visant à modifier la loi des douanes.

(Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je présente la même motion à l'égard de ce projet de loi.

L'honorable M. HAIG: Honorables sénateurs, comme j'ai reçu des protestations au sujet de cette mesure, j'aimerais qu'on adoptât la procédure habituelle. Je veux en effet examiner ces protestations de près avant de renoncer à mes droits.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai aussi reçu des protestations. Peut-être verrons-nous la lumière, ce soir, si bien que l'esprit de mon honorable ami pourra s'exercer durant la nuit sur des données précises.

(La motion est adoptée.)

PROJET DE LOI TAXANT LES PROFITS D'AFFAIRES POUR LA GUERRE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, avec le bill n° 85 visant à remettre en vigueur et modifier la loi de 1916 taxant les profits d'affaires pour la guerre.

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je fais la même motion.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR LES APPROVISIONNEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

PREMIÈRE LECTURE

Un mesage est reçu de la Chambre des communes avec le bill nº 88, loi concernant les approvisionnements du ministère des Transports.

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je fais le même motion à l'égard de ce bill.

(La motion est adoptée.)

BILL CONCERNANT UN ACCORD COMMERCIAL ENTRE LE CANADA ET L'URUGUAY

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill nº 86, loi concernant un certain accord commercial entre le Canada et l'Uruguay.

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Je fais la même motion.

(La motion est adoptée.)

BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT

MODIFICATION À LA COMPOSITION DU PERSONNEL

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, j'ai l'honneur d'informer le Sénat que j'ai reçu des bibliothécaires conjoints du Parlement la proposition suivante:

Les Bibliothécaires conjoints ont l'honneur de recommander la modification suivante dans l'organisation de la Bibliothèque du Parlement:

Que, à partir du 1er avril 1936, l'organisation du personnel de la Bibliothèque du Parlement, telle que jusqu'ici autorisée, soit modifiée,

(a) en supprimant un emploi d'aide-bibliothécaire;

(b) en ajoutant un emploi d'aide-bibliothécaire senior.

MARTIN BURRELL,
Bibliothécaire Parlementaire.
FELIX DESROCHERS,
Bibliothécaire général.

Ce projet de modification ne comporte aucun accroissement de personnel, mais une augmentation de traitement s'élevant à $45, laquelle est comprise dans les prévisions budgétaire. J'ajouterai que l'autre Chambre a statué sur la proposition.

L'honorable M. ROBINSON propose l'adoption de la proposition.

(La motion est adoptée.)

BILL RELATIF À LA COUR SUPRÊME

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill nº 78, visant à modifier la loi de la Cour suprême.

—Honorables sénateurs, le projet de loi à l'étude a pour seul objet d'éclaircir le sens de l'article 37 de la loi relative à la Cour suprême. Cet article autorise les appels *per saltum*, de l'accord des parties et du consentement du tribunal provincial de dernier ressort. Le projet de loi vise à préciser qu'il doit s'agir d'un appel d'un jugement dont il peut être appelé également au tribunal de dernier ressort en question.

Les appels *per saltum* sont des appels qui sautent par-dessus un tribunal, pour ainsi dire, pour atteindre directement un degré de juridiction plus élevé.

Le défaut de clarté d'une partie de l'article 37, tel qu'il existe, a occasionné des difficultés d'interprétation à la Cour suprême du Canada, qui a elle-même demandé l'éclaircissement auquel tend le projet de loi à l'étude. Je communiquerai volontiers au Sénat de plus amples précisions sur les difficultés occasionnées aux juges de la Cour suprême par l'interprétation de l'article qu'il s'agit de modifier, mais j'imagine que lorsque j'aurai fini mes honorables collègues ne seront guère plus renseignés qu'à la suite de la brève explication que je viens de donner. Je cite un mémoire du ministre de la Justice. L'article 37, qu'il s'agit de modifier, et qui est reproduit dans les notes explicatives imprimées en regard du projet de loi, est l'article de la loi sur la Cour suprême qui autorise les appels *per saltum*. Les autres articles ont trait aux appels *de plano*. La modification apportée à l'article en 1930 avait pour but d'exiger que tout appel interjeté à la Cour suprême sans passer d'abord par la Cour d'appel de la province ne le fût que du consentement du tribunal provincial de dernier ressort ainsi que du consentement des parties. Mais le texte de l'article n'exprime pas cette intention aussi clairement qu'il le devrait. Il serait peut-être utile que je donne lecture du texte actuel de l'article 37:

Lorsque le montant ou la valeur de l'affaire en litige dans l'appel dépasse la somme de deux mille dollars, subordonnément à l'article trente-huit, il y a appel direct à la Cour suprême de tout jugement définitif d'un tribunal provincial de juridiction d'appel ou de première instance, autre que le plus haut tribunal de dernier ressort dans la province, rendu dans une procédure judiciaire qui ne rentre pas dans les exceptions expresses de l'article trente-six,

a) avec l'autorisation du plus haut tribunal de dernier ressort ayant juridiction dans la province où la procédure a été instituée en première instance; et

b) du consentement par écrit des parties ou de leurs procureurs, vérifié par attestation sous serment et déposé entre les mains du registraire de la Cour suprême et du registraire, greffier ou protonotaire du tribunal dont la décision est portée en appel...

Cet amendement, intervenu en 1930, à la demande des juges de la Cour suprême mêmes, visait à l'accomplissement des deux conditions, savoir le consentement des parties à passer outre à un degré de juridiction et, de plus, le consentement du tribunal de dernier ressort. Mais, apparemment, l'opinion existe en certains milieux qu'il s'agit de choisir entre les deux conditions. Voilà le nœud de la question. La Cour suprême a été saisie de causes où les deux conditions n'avaient pas été remplies. Bien qu'elle ait soutenu que les deux étaient essentielles, il a été jugé à propos de tirer la chose au clair, afin de faire disparaître toute ambiguïté.

Le texte du présent amendement en exprime très nettement les objets. D'ailleurs, les juges de la Cour suprême ont collaboré à sa rédaction. Ces objets sont: premièrement, qu'aucun plaideur ayant obtenu un jugement favorable d'un tribunal provincial ne devra, sans son consentement, être cité, par voie d'appel, devant la Cour suprême sans que le tribunal de dernier ressort dans la province ait la faculté de se prononcer en l'espèce; deuxièmement, pour des raisons d'ordre public, le consentement des parties ne suffira pas par lui-même à autoriser l'une ou l'autre à en appeler à la Cour suprême *per saltum*, mais devra être accompagné du consentement du tribunal provincial de dernier ressort; troisièmement, le droit d'appel *per saltum* n'existera que sur des questions de droit, car, évidemment, les questions de fait devront faire l'objet d'un jugement du tribunal du dernier ressort dans la province avant d'être soumises à la Cour suprême; et quatrièmement, il n'y aura pas droit d'appel *per saltum* de jugements prononcés par des tribunaux provinciaux présidés par des personnes nommées à leur charge de par l'autorité de l'Assemblée législative d'une province, lesquels tribunaux sont, règle générale, saisis de controverses portant sur des questions uniquement d'ordre administratif. Cela s'applique, bien entendu, seulement aux appels *per saltum* et non aux appels *de plano*, quand le tribunal de dernier ressort dans la province a prononcé un jugement définitif. L'objet principal est de préciser que là où il n'y a pas appel au tribunal de dernier ressort dans la province il n'y en aura pas à la Cour suprême du Canada. Le projet de loi vise simplement à tirer au clair l'état de choses actuel, qui a créé des difficultés et donné lieu à des litiges.

L'honorable M. DANDURAND.

L'honorable M. GRIESBACH: Quel tribunal décidera s'il y a droit d'appel? La Cour suprême du Canada ou le tribunal de dernier ressort dans la province?

L'honorable M. DANDURAND: Si j'ai bien lu les notes explicatives, il faudrait l'assentiment tant de la cour de dernier ressort de la province que de la Cour suprême.

La motion est adoptée, et le projet de loi est lu pour la 2e fois.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

L'honorable M. COTÉ: Devons-nous conclure qu'il faut la permission, tant du tribunal de dernier ressort de la province que de la Cour suprême même?

L'honorable M. DANDURAND: Je vais donner lecture de l'article:

37. (1) Subordonnément à l'article trente-huit de la présente loi, lorsque le montant ou la valeur de l'affaire en litige dans l'appel dépasse la somme de deux mille dollars, il y a appel direct à la Cour suprême, concernant une question de droit seulement, d'un jugement définitif prononcé dans une procédure judiciaire par un tribunal provincial dont les juges sont nommés par le gouverneur général sur une autorisation accordée à cet effet par le plus haut tribunal de dernier ressort dans la province où la procédure a été intentée en première instance, et pourvu que le consentement par écrit des parties, ou de leurs procureurs, vérifié par affidavit, soit déposé au bureau du registraire de la Cour suprême et au bureau du registraire, greffier ou protonotaire du tribunal dont il sera interjeté appel.

(2) Le plus haut tribunal de dernier ressort ne doit accorder cette autorisation que s'il y avait appel à ce tribunal de dernier ressort et aussi à la Cour suprême du jugement de ce tribunal prononcé dans ledit appel.

(3) Sauf les dispositions du présent article, mais sous réserve de l'article quarante-quatre, il ne peut être interjeté appel à la Cour suprême que du plus haut tribunal de dernier ressort ayant juridiction dans la province où la procédure a été intentée en première instance.

Je conclus des notes explicatives qu'il faut demander l'autorisation de la Cour suprême.

L'honorable M. COTÉ: Mais l'article modifié ne contient aucune disposition relative à la nécessité d'obtenir l'autorisation de la Cour suprême?

L'honorable M. DANDURAND: Non, mais je suis tout de même d'avis qu'il faut demander l'autorisation de la Cour suprême.

L'honorable M. COTÉ: Quoi qu'il en soit, si cette nécessité existe, elle existe en vertu d'un article qui n'est pas modifié par le projet de loi à l'étude.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LEGER: Je crois que l'explication complète se trouve à la note à la page 2. Il semblerait que l'autorisation d'en appeler à la Cour suprême ne serait nécessaire que lorsque le tribunal provincial aura refusé le droit d'appel.

L'honorable M. DANDURAND: Il va sans dire que la Cour suprême verra, lorsqu'elle sera saisie d'une demande, à ce que toutes ces conditions soient remplies.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

AFFAIRES NAVALES

SUITE DU DÉBAT

Le Sénat passe à la suite du débat ajourné le 31 mars sur la question soulevée par l'honorable M. Ballantyne:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'instruction des cadets de marine et la fermeture de l'école de marine et aussi sur la vente du navire-école *Aurora*.

L'honorable J. P. MOLLOY: J'assure mes honorables collègues que je ne serais pas intervenu dans le présent débat n'eût été une parole que l'honorable sénateur d'Edmonton (l'hon. M. Griesbach) a prononcée au cours de son discours.

Le débat a été inauguré par l'honorable représentant d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) qui, ayant été ministre de la Marine pendant une période fort troublée, ne m'en voudra pas de l'appeler le premier lord civil de l'Amirauté canadienne. (*Applaudissements.*) Il a été suivi à la tribune par trois généraux qui, après s'être distingués au cours de la Grande Guerre, occupent aujourd'hui des sièges à cette Chambre. J'ai conclu de leurs remarques, que j'ai écoutées attentivement, qu'ils n'étaient pas toujours d'accord. Ils furent suivis par mon vieil ami l'Amiral, l'irrépressible sénateur de Lunenburg (l'hon. M. Duff), qui, à la fin de son discours, engagea un dialogue avec l'honorable sénateur d'Alma. J'ai cru d'abord qu'ils s'entendaient jusqu'à un certain point, bien que, autant que je sache, ils ne se soient pas accordés depuis vingt ans. Ils m'ont semblé, tous deux plus loyalistes que le roi, plus catholiques que le Pape. Ils n'en sont pas moins restés de fervents presbytériens.

Je connais mon honorable ami d'Alma, de près et de loin, depuis vingt ans. J'ai écouté attentivement, comme je le fais toujours, chacune de ses paroles. Il a parlé avec beaucoup de calme et de sang-froid. Il a exprimé l'avis que le Canada devrait assurer jusqu'à un certain point la défense navale de son territoire. Il a témoigné d'une douceur et d'une modestie qui me rappellèrent un vieil et rustre Irlandais que je connaissais quand j'habitais mon comté natal de Wellington-Nord, cela fait bien des années. Il avait une fille charmante, mais personne ne la demandait. Il se mit donc à faire de la propagande parmi ses voisins; il terminait toujours ses louanges des belles qualités de sa fille par les mots: "Vous savez, ma Maggie est douce avec modestie." Eh bien, l'honorable sénateur d'Alma a apporté une douceur modeste à sa proposition. Je n'élèverais aucune objection contre cette proposition si son adoption pouvait se justifier par les circonstances et par la situation financière du pays.

Mais l'honorable sénateur d'Edmonton (l'hon. M. Griesbach) est différent. Il n'a rien de doux ni de modeste. Je commence à croire qu'il a un esprit destructif plutôt que constructif. Il me semble avoir l'esprit d'Attila, roi des Huns, qui mettait sa gloire à dire que l'herbe ne croissait plus, partout où son cheval avait passé. Apparemment, mon honorable ami ne serait que trop heureux si le Canada et tous les autres pays de la terre étaient engagés dans la guerre et dans tout le carnage qu'elle comporte.

La plupart de mes collègues ont sans doute vu la magnifique version cinématographique d'*Abie's Irish Rose*. Abie, on s'en souvient, était né en mer et sa mère mourut en lui donnant naissance. Dans sa douleur, le père s'attacha à son fils. Celui-ci grandit et, quand vingt la guerre, s'enrôla. Parmi la foule qui assistait à l'embarquement des troupes était un vieillard à longue barbe, le père d'Abie, qui s'approcha de celui-ci pour un dernier adieu. Il lui dit: "Abie, sois un bon garçon et fuis le danger; reste près des généraux." (*Exclamations.*)

Je ne crois pas que nous aurons la guerre, mais j'affirme que le peuple anglais et tous les autres grands peuples font tout pour l'amener; ils ne parlent que de cela. Tous les soirs la radio et tous les jours les journaux parlent de la guerre civile qui se poursuit en Espagne. Peut-être finirons-nous par développer chez nous le militarisme.

Un célèbre maréchal de France a dit: "Si vous voulez la guerre, armez pour la guerre." C'est logique. Je ne suis ni un stratégiste ni un expert militaire, et je n'ai aucune relation avec la caste militaire du Canada ou d'autres pays, mais il me semble qu'en 1914 ce n'est pas l'assassinat du grand-duc autrichien et de sa femme qui a été la cause de la Grande Guerre. Le moment était mûr pour une terrible explosion, une explosion qui a ébranlé la terre elle-même. Maintes nations cherchaient, disons depuis 1870, un prétexte pour utiliser leurs grandes armées et leurs vastes armements, et la tragédie de Sarajévo en a fourni un.

La guerre, honorables sénateurs, est une chose fort coûteuse. Il en va d'elle comme d'un procès: celui qui gagne perd. J'ai eu trois procès. Je les ai gagnés tous les trois, mais la victoire a été coûteuse et je désirerais avoir réglé le litige à l'amiable.

Permettez-moi de dire ceci: le Canada a fait sa part dans la dernière guerre mondiale. Pays de moins de 10 millions d'âmes, nous avons enrôlé 619,000 hommes. Nous avons envoyé 424,000 soldats outre-mer. De cette armée, 60,000 soldats ont été tués et 140,000 blessés. Je donne des chiffres ronds.

Il y a une couple d'années, j'ai ouvert un jour mon radio chez moi. Une dame était en train de parler. Elle avait été pendant quelque temps membre du conseil municipal de Winnipeg. Elle avait les loisirs et les moyens voulus pour faire un voyage d'Europe. Elle s'intéressait aux affaires publiques et elle jugeait qu'il lui incombait de décrire ce qu'elle avait entendu et vu en Europe. C'était vers la fin de son discours et je me rappellerai toujours ce qu'elle a dit alors. Elle a fait cette remarque saisissante au sujet de la Grande Guerre: La guerre a coûté à la Grande-Bretagne £156 par habitant, à la France, £56, à l'Allemagne, £8. Puis, elle a posé cette question frappante: Qui a gagné la guerre?

J'ai été enchanté d'écouter le discours de mon vieil ami de Lunenburg, quand il a pris part au débat, la semaine dernière. Cela m'a rappelé le langage tenu par l'honorable Edward Blake au sujet de la motion tendant à faire nommer M. Ouimet Orateur de la Chambre des communes. Il a dit: "Pourquoi, compagnon de rébellion et de trahison d'autrefois, m'opposerai-je à la nomination de l'honorable membre au poste d'Orateur?" Il y a une vingtaine d'années, l'honorable sénateur de Lunenburg (l'hon. M. Duff), plusieurs autres et moi-même nous étions considérés comme des rebelles et des traîtres. Vous adressant la parole comme rebelle de 1917, je tiens à vous dire qu'aucun membre actuel ou futur de la Chambre n'est ou ne sera disposé à faire davantage pour la défense du Canada que celui qui vous adresse la parole. L'honorable sénateur d'Edmonton (l'hon. M. Griesbach) a cité les paroles du premier ministre et du ministre de la Justice et mentionné l'emploi du mot "seul". Il y a quelques années, un navire affecté à la contrebande des spiritueux et qui s'appelait *I'm Alone*, a suscité beaucoup de difficultés, et je suis prêt à subir tous les ennuis que je puis m'attirer, car mes remarques sur la question expriment uniquement mon avis personnel.

Ainsi que je le disais tantôt, je suis disposé à tout faire, pourvu que les circonstances justifient la chose et que les finances nationales le

permettent. Il n'y a pour l'instant aucun différend entre l'honorable sénateur d'Alma (l'hon. M. Ballantyne) et moi. Nous sommes tout à fait d'accord. Mais je ne puis abonder dans le sens de l'honorable sénateur d'Edmonton (l'hon. M. Griesbach). Que veut-il? Il veut une flotte qui terrorise l'ennemi dans l'Atlantique et le Pacifique, et une flotte qui le défie au milieu de l'océan, pour convoyer les navires qui porteront nos produits aux belligérants, quels qu'ils soient. Où va-t-il se procurer les fonds nécessaires? Je sais qu'il ne les trouvera pas actuellement dans la trésorerie fédérale. Mon honorable ami est natif de l'Alberta et devrait en être fier, car son seul espoir, je suppose, ce serait de pouvoir obtenir l'argent de cette province. Il ne saurait l'obtenir des contribuables du Canada, car ils acquittent déjà tous les impôts qu'ils sont capables de payer.

Je le répète, je ne mets aucune limite à ce que nous devons faire pour la défense du Canada. A mon sens, les gouvernements,—peu m'importe quels gouvernements c'était,—ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour la défense du pays dans les circonstances. On nous dit qu'il faut que nous nous prononcions, qu'une conférence impériale s'ouvrira bientôt et que le Gouvernement devra prendre une attitude. Je tiens à assurer les honorables sénateurs que nos intérêts sont en de bonnes mains, quand le premier ministre et ses collègues en ont la garde. Je crois que ce qu'ils feront sera digne de la situation qu'ils occupent et des citoyens canadiens. Je crois aussi fermement qu'il est possible de croire—je puis me tromper, j'espère que non,—que le Gouvernement dira à la caste militariste, aux stratégistes et peut-être aux jingoes de la Grande-Bretagne appuyés par les jingoes canadiens: "Nous sommes disposés à faire notre possible et pas plus."

Rappelez-vous que notre pays est un pays très étendu dont la population est fort clairsemée. Pas plus de la moitié des habitants sont britanniques de naissance. Nous avons amené ici nombre d'étrangers. Surtout, il existe ici un peuple composé des descendants de ceux qui sont venus ici il y a plus de quatre cents ans. Que disent ces gens? Ils disent: "Allez jusqu'ici, mais n'allez pas plus loin, à moins que nos intérêts ne soient essentiellement en jeu." J'appuierai toute politique, qu'elle soit conservatrice ou libérale, pourvu qu'elle soit dans l'intérêt de notre pays, et,—pour employer l'expression que mon honorable ami d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach) a fait ressortir si vigoureusement, l'autre soir,—dans l'intérêt de notre pays seulement.

De peur que j'oublie de le faire, je tiens à féliciter l'honorable sénateur d'Edmonton de

son discours. Il a parlé clairement et avec calme; son exposé avait de l'unité et de la suite. Il a exprimé ses idées. Je n'y trouve point à redire. Encore une fois, je le félicite. Mais parce qu'il a une certaine façon de voir, ce n'est pas une raison pour que je l'adopte. Assurément, nous avons tous des idées personnelles. Nous avons certes une certaine connaissance du sentiment public et de ce que le peuple attend de nous. Je dirai à mon honorable ami en toute humilité que je n'exagère pas en affirmant que 90 p. 100 des Canadiens sont opposés à toute nouvelle participation du Canada aux guerres européennes. J'irai plus loin, j'affirme que 99.9 p. 100 des étudiants de nos maisons d'enseignement et de nos universités sont opposés à la chose qu'il a mentionnée et qui m'a fait prendre la parole, je veux dire la conscription. Je vais en parler tout à l'heure.

Dernièrement, il y a eu une certaine agitation, une petite tempête à propos de la protection navale du Canada. J'étais membre de la Chambre des communes, il y a plusieurs années, lors de la discussion sur le projet de la marine Laurier. Alors, comme aujourd'hui, je servais dans les rangs. J'ai gardé le net souvenir des remarques prononcées alors par l'honorable M. Foster, devenu ensuite sir George Foster. Je me rappelle nettement l'amendement proposé par le roi sans couronne du Canada, sir Wilfrid Laurier, qui a élargi la portée de la proposition de M. Foster. Puis, nous avons eu la loi sur le service naval du Canada. Quel en était le sens? Elle répondait aux désirs de la population, à cette époque. Sans acrimonie,—car il n'y a pas d'amertume dans mon cœur,—je demanderai à l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) s'il a voté pour le projet de loi. Je demanderai à l'honorable sénateur d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach) s'il a voté pour. Je demanderai à l'honorable sénateur de Toronto-Sud (l'honorable M. Macdonell) s'il a voté pour. Loin de là. Qu'ont-ils fait, eux et leurs amis?

L'honorable M. BALLANTYNE: L'honorable sénateur veut-il me permettre de lui dire que je n'étais pas membre de la Chambre, à cette époque. J'avais alors l'honneur d'être l'un des membres du parti libéral et j'étais pleinement d'accord avec la politique navale de Laurier.

L'honorable M. MOLLOY: Tant pis pour l'honorable sénateur. Après l'adoption du bill Laurier de 1910, l'un des plus grands hommes que le Canada ait jamais eus, l'honorable W. S. Fielding, a présenté un projet de loi à la Chambre des communes, le 26 janvier 1911. Je siégeais pas loin de lui, à cette époque. Maintenant, je vais coincer mon honorable ami. Il dit qu'il n'était pas alors membre de la Chambre. Je sais fort bien qu'il n'a été élu député qu'en 1917, mais en 1911, il exerçait beaucoup d'influence à Montréal et dans la province de Québec. A-t-il appuyé le "vieux chevalier" en 1911? Non, il s'est rangé du côté des Gordon, Holt, Flavelle et des Sifton; il s'est allié aux Monk, aux LaVergne et aux Bourassa, pour démolir le plus grand homme et le plus grand politique que le Canada ait eu.

L'honorable M. BALLANTYNE: Mon honorable ami que je respecte beaucoup veut-il me permettre de placer un mot? J'ai différé d'avec sir Wilfrid Laurier seulement sur la question de réciprocité. Je n'ai pas différé d'avec lui au sujet de la politique navale et je n'ai pas pris part à la campagne électorale de 1911.

L'honorable M. MOLLOY: J'accepte la parole de mon honorable ami, quant à ce qu'il dit de son approbation de la politique navale de sir Wilfrid. Mais d'après un vieux dicton, le silence est d'or. Par son silence, l'honorable sénateur a fait perdre des partisans à sir Wilfrid Laurier et a contribué au rejet de la politique navale et du traité de réciprocité. Qui a dit: "Il y aura des pleurs, des gémissements et des grincements de dents; il y aura des pleurs et des gémissements et l'on prendra les bons morceaux." Il ne reste plus de bons morceaux ou très peu pour les impérialistes au Canada; les nationalistes ont tout mangé en 1911. Nous n'avons pas de marine à l'heure actuelle. En terminant son discours, mon honorable ami de Toronto (l'honorable M. Macdonell) a dit que le peuple canadien se trouve dans une situation honteuse. Fort bien, s'il en est ainsi, cette flétrissure ne peut s'appliquer aux membres qui siègent de ce côté-ci de la Chambre et qui étaient en faveur de la politique navale de 1911. Ce serait aujourd'hui une bonne chose pour le Canada si nous avions ce que l'on appelait dérisoirement dans l'Ontario "la marine de fer-blanc du gouvernement Laurier". En est-il ainsi oui ou non? Ce sont des faits indéniables, dis-je.

Ce n'est pas un récit d'histoire ancienne que je fais, mais d'histoire récente, et je n'entends pas abuser des instants de la Chambre parce que je n'avais pas du tout l'intention de participer à la discussion. J'ai mentionné tout à l'heure le discours de l'honorable sénateur d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach). Je m'élève vigoureusement contre certaines parties du discours. Il a parlé de neutralité. Selon lui, si la Grande-Bretagne est en guerre, il va de soi que le Canada est en

guerre. Je le conteste tout à fait. Que le Canada soit ou non en guerre, cela dépend des circonstances que je mentionnais tantôt. Si la Grande-Bretagne juge bon de prendre part à une guerre qui n'intéresse aucunement les Canadiens, elle combattra seule, en ce qui me regarde. Telle est mon attitude. Si nous continuons à agir comme nous l'avons fait dans le passé, que va-t-il arriver? La guerre mondiale a éclaté en 1914. Nous sommes en 1937. Si une guerre européenne éclatait demain,—et peu m'importe quel pays devrait en porter le blâme, tous sont blâmables, car pour qu'il y ait querelle, il faut être plus d'un,—sommes-nous tenus à participer à la guerre, qu'elle soit juste ou non, parce que nous appartenons au Commonwealth des nations britanniques? Je dis que non. De plus, je crois que le peuple canadien a décidé de ne plus le faire. Nous en avons fait l'expérience une fois, et elle a été joliment amère. J'ai mentionné tantôt le nombre des Canadiens enrôlés, le nombre de ceux qui sont allés outremer, le nombre des blessés et des morts. L'aventure nous a coûté très cher en hommes et en argent. D'après mes renseignements, la guerre et ses suites ont coûté jusqu'ici la somme de 4,500 millions à notre petit pays.

Au cours de la présente session, le Gouvernement a présenté un projet de loi relatif à la défense du Canada qui a été combattu non seulement par des membres de l'opposition, mais aussi par des députés ministériels. Je déclare solennellement devant mon Créateur que je ne puis comprendre,—et la question me préoccupe depuis quelques jours,—comment un membre d'un parti ou d'une fraction de parti puisse s'opposer au projet de défense proposé par le Gouvernement. Je me suis dit qu'il doit y avoir une raison. Et la voici, honorables sénateurs: les opposants craignent que le Canada ne soit happé par la machine du militarisme qui est sans cesse en mouvement et broie les citoyens, les gens du peuple. Je suis toujours fier de dire que je sors du peuple. Quelques-uns se figurent peut-être qu'ils siègent ici en vertu d'un droit divin, qu'ils sont les oints du Seigneur. S'il en est, je leur dirai: "Veuillez chasser pareille idée de votre esprit. Rappelez-vous que, somme toute, vous êtes de la même argile que tout le monde, et la commune argile parfois n'est pas des plus fertiles". Je parle ici en partisan d'un homme dont je me rappellerai le nom plus longtemps que n'importe quel autre et à la mémoire de qui je veux rendre hommage. Mais je ne saurais faire un plus grand éloge de sir Wilfrid Laurier que n'en a fait le chef du parti conservateur, il y a quelques jours. Sir Wilfrid Laurier visait par-dessus tout à faire tout ce qu'il pouvait pour la patrie qu'il aimait, et cela explique pourquoi il a proposé, appuyé et fait voter par le Parlement son programme de défense navale.

Il existe aujourd'hui au Canada ce que j'appellerais l'élément jingo. Il a toujours existé et existera peut-être toujours. Les jingoes ou quelques-uns d'entre eux vous diront,—ou s'ils ne le disent pas, ils le penseront,—que Laurier est mort. Je leur réponds que le nom et l'esprit de Laurier sont encore puissants et que, dans un siècle, son étoile sera plus radieuse et plus resplendissante qu'elle ne l'était le 17 décembre 1917, quand ses ennemis coalisés ont réussi à vaincre la plus grande figure que j'aie connue dans la vie publique du pays.

Avant de terminer, je dirai un mot d'avertissement à mon honorable ami d'Edmonton (l'honorable M. Griesbach). Il nous a dit dans un langage qui m'a frappé que si nous vivions à l'étranger, nous ne pourrions pas prendre l'attitude que nous prenons. Il a dit que si nous étions en France, on nous enrôlerait, on nous taxerait et nous devrions faire tout ce que le gouvernement français nous ordonnerait. Je lui répondrai que nous ne sommes pas en France et que nous ne vivrons jamais sous le régime français, tant que le soleil brillera et tant qu'il y aura un Canadien de vivant. Mon honorable ami dit que la liberté existe en France. Je vous dis, honorables sénateurs, qu'il n'y a pas de liberté dans un pays où existe la loi de conscription. Et s'il le faut jamais, je consacrerai le reste de mes jours, qu'il me reste encore peu de temps ou beaucoup de temps à vivre, à lutter pour empêcher une nouvelle application d'une loi de conscription. Nous avons fait un essai pénible de cette loi.

A en croire aussi mon honorable ami d'Edmonton, si nous cherchions à appliquer une politique de neutralité en temps de guerre, il en résulterait la guerre civile au pays. C'est une affirmation bien catégorique, mais je la relève. Et je puis citer à mon honorable ami deux mesures qui contribueraient plus sûrement que la neutralité à produire une guerre civile au Canada: une autre loi des élections en temps de guerre et la conscription, présentées, approuvées et édictées par un parti que mon honorable ami a appuyé. Si vous voulez qu'une guerre civile éclate au pays—Dieu nous en garde—une autre loi comme celle-là et la conscription seraient le plus sûr moyen de la provoquer. Si jamais elle éclatait, le Canada ne tiendrait pas à en faire de nouveau l'expérience avant une centaine d'années au moins. La loi des élections en temps de guerre—je sais de quoi je parle—a empêché la mère d'un homme qui fait honneur à la Chambre des communes, au Gouvernement dont il est membre et à la vie publique,

de voter pour son propre fils. Vingt ans se sont écoulés, et un nouvel élément s'est établi au Canada qui s'est tenu au courant de ce qui s'est passé en 1917. Pour moi, le mot "conscription" est un mot hideux, sanguinaire et répugnant. Mon sang bout lorsque, dans un pays comme le nôtre où tous les gens me semblent libres, l'on me dit que nous pouvons encore une fois être astreints à la conscription, chose qui a causé une blessure si profonde qu'une génération n'a pas suffi à la cicatriser. La conscription nous attirerait dans les rouages de la guerre qui broieraient notre liberté. La conscription conduirait la fleur de notre jeunesse à la boucherie et les mères aux asiles d'aliénés, uniquement pour faire plaisir aux barbares d'Europe.

Au chef respecté de ce côté-ci de la Chambre (l'honorable M. Dandurand) je rappelle que j'ai toujours été un docile, fidèle et loyal adhérent du parti auquel nous appartenons. Je lui demande, lorsqu'il prendra la parole au cours de ce débat,—je crois que c'est son devoir de le faire—qu'il fasse savoir aux jeunes gens, aux pères et aux mères si, en cas de guerre, ils seront encore une fois astreints à endurer l'épreuve que le pays a dû subir en 1917.

J'ai pleine confiance en ceux qui nous représenteront à la conférence impériale. Ils ne tiendront pas compte de mes paroles, et ils ne sont pas tenus de le faire, mais j'espère que, comme Canadiens, ils agiront dans les meilleurs intérêts du pays où comme moi ils ont vu le jour.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur veut-il me permettre une couple de questions auxquelles il pourra répondre à loisir? Connaît-il le dicton: *Si vis pacem, para bellum*—Si tu veux la paix, prépare la guerre? C'est un vieil axiome plein de bon sens. L'Ecriture sainte nous enseigne aussi qu'un homme hésitera à en attaquer un autre qu'il sait bien armé pour sa propre défense. Voilà ma première question. Je demande à mon honorable ami d'y répondre. Croit-il ensuite...

L'honorable M. MOLLOY: Une question à la fois. Mon honorable ami dit: "Si tu veux la paix, prépare la guerre." J'ai cité tantôt un fameux maréchal français qui disait: "Si tu veux la guerre, arme-toi pour la guerre." Il n'est pas nécessaire que nous cherchions des difficultés. Alors, pourquoi nous préparer à la guerre? Personne ne se mêle de nos affaires et nous ne nous mêlons pas de celles d'aucune autre nation. Heureusement pour notre pays qu'il se trouve dans une situation géographique très avantageuse. Nous occupons la moitié septentrionale de l'Amérique du Nord. Qui osera nous attaquer, à moins de s'en prendre non seulement à l'Angleterre, mais aussi aux Etats-Unis? Je ne suis pas anti-impérialiste, mais je suis Canadien avant d'être impérialiste. Je suis Canadien avant tout. Je suis pour le Canada et pour le Canada seulement et je refuse de prendre part à une autre guerre européenne. Je me tromperais fort si l'on nous demandait jamais de le faire. Je puis dire à mon honorable ami que l'Australie, par la bouche de son ancien premier ministre, a déjà déclaré qu'elle refuserait de contribuer un seul homme à une expédition européenne. Pourquoi serions-nous entraînés dans ce gouffre?

J'écoutais hier soir un discours prononcé à la radio par M. MacFarlane, professeur d'histoire à l'Université du Manitoba, sous les auspices du Kelsey Club. Que disait-il? Il recommandait que le Canada se mêle de ses propres affaires. Au cours des siècles l'Angleterre s'est toujours occupée des siennes, et c'est ce qui explique le rang qu'elle occupe aujourd'hui comme puissance. "Est-ce par de beaux sentiments de patriotisme",—disait sir Wilfrid Laurier il y a quelques années,—qu'elle a gagné l'Inde, l'Afrique lu Sud et le Canada? Non. Elle les a gagnés dans l'intérêt de son commerce.

Quelle est, maintenant, la seconde question de mon honorable ami?

L'honorable M. CASGRAIN: Ma seconde question est très courte.

L'honorable M. MOLLOY: Plus elle est courte, mieux c'est.

L'honorable M. CASGRAIN: Je n'en sais rien.

L'honorable M. MOLLOY: Mieux c'est pour moi.

L'honorable M. CASGRAIN: L'honorable sénateur a fait de hauts éloges de sir Wilfrid Laurier. Personne n'estimait plus que moi sir Wilfrid Laurier, et je doute que personne l'ait connu plus longtemps que moi ou ait été plus intime avec lui que je l'ai été. Lorsque j'étais jeune homme il venait chez mon père. Enfin, peu importe. Je demande à mon honorable ami s'il niera que sir Wilfrid Laurier ait dit: "Quand l'Empire est en guerre, nous sommes en guerre"?

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. MOLLOY: Je ne le nierai pas.

L'honorable M. CASGRAIN: L'a-t-il dit?

L'honorable M. MOLLOY: Voilà bien des années.

L'honorable M. CASGRAIN: Peu importe. L'a-t-il dit?

L'honorable M. MOLLOY: Oui. Mon honorable ami pense-t-il m'embarrasser?

L'honorable M. CASGRAIN: Non.

L'honorable M. MOLLOY: Vous n'y réussirez pas. Sir Wilfrid Laurier a dit aussi que le fait pour l'Angleterre d'être en guerre ne signifiait pas nécessairement que nous prenions part au conflit. L'a-t-il dit? Répondez.

L'honorable M. CASGRAIN: Pas que je sache.

L'honorable M. MOLLOY: Mon honorable ami devrait lire les *Débats*. Je sais de quoi je parle.

L'honorable M. CASGRAIN: Alors, vous avez bien de la veine. Il y a quelques années j'assistais à Washington à une assemblée de l'Union inter-parlementaire à laquelle prenaient part les représentants des divers pays du monde. A cette occasion, sir Robert Horne, qui avait été ou était alors chancelier de l'Echiquier d'Angleterre, avait réuni les délégués de toutes les parties de notre magnifique Empire, lequel comprend un quart de la superficie et de la population du monde. Un représentant de l'Irlande se leva pour faire exactement la même proposition que mon honorable ami, savoir qu'au cas où l'Angleterre serait en guerre les Dominions pourraient rester neutres. Sir Robert Horne répondit avec beaucoup de modération: "Ce serait très commode si une partie de l'Empire pouvait, par une simple déclaration, rester comme cela en dehors du conflit. Nous aurions moins de territoire à défendre, cela va de soi. Mais que ferait l'adversaire? Rien ne l'empêcherait d'attaquer l'un des Dominions simplement parce qu'il aurait déclaré qu'il n'est pas en guerre. Si l'ennemi le voulait, il pourrait tenter de prendre possession du territoire de ce Dominion lors même que la population de ce dernier considérerait qu'elle n'est pas en guerre." Supposons que durant la dernière guerre nous nous soyons croisé les bras et ayons dit: "Nous sommes neutres; nous ne nous battons pas." Cela aurait-il empêché les Allemands de faire une incursion et d'annexer notre pays? Et permettez-moi de dire aux honorables sénateurs que j'ai tout lieu de croire que si l'Allemagne avait gagné la guerre elle aurait commencé par annexer le Canada. Une partie de l'Empire ne peut pas dire qu'elle est en guerre et l'autre qu'elle ne l'est pas. Il n'y a qu'un seul Empire britannique et c'est le plus grand que le monde ait jamais vue. Si grand qu'ait été l'empire romain en son temps, il pâlit devant

lui et paraît petit. Nous devons être fiers de faire partie de ce vaste empire. Le mandat de l'ancienne colonie allemande, du sud-ouest de l'Afrique où il reste encore quelques Allemands a été confié à l'Afrique du Sud. Advenant une autre guerre, ces gens-là ne diraient pas qu'ils sont neutres. Non, l'Empire doit être uni. L'une de ses parties ne peut pas rester hors du conflit tandis que les autres y prennent part. Aucun pays ennemi n'admettrait de ne pas attaquer un pays sans défense.

L'honorable J. J. HUGHES: Honorables sénateurs, il y a quelques jours je lisais dans un journal des dépêches qui avaient attiré mon attention. Les nations du monde, plus de soixante-dix je pense, la Grande-Bretagne en tête, faisaient de leur mieux pour isoler la guerre civile en Espagne. Une proposition fut faite de surveiller les côtes espagnoles et la frontière entre le Portugal et l'Espagne. Le Portugal, faisant valoir ses droits souverains, s'opposa d'abord à la surveillance de sa frontière par l'étranger. Après réflexion, il y consentit toutefois, mais à la condition que seule l'Angleterre exercerait cette surveillance. Tous les autres pays acceptèrent cet arrangement. Les connaissances que je possède de l'histoire m'indiquent que jamais semblable tribut n'a été rendu à l'honneur et à l'intégrité d'une nation. Je ne suis pas enclin à la vantardise—je n'aime pas plus la vantardise chez un individu que chez une nation—mais je dois avouer que la lecture de ces dépêches m'a ému d'une légitime fierté.

Si les nations ont tant confiance en la Grande-Bretagne, nous ne pouvons certes pas douter de son honneur. Nous sommes les os de ses os et la chair de sa chair. Nous ne pouvons pas être des amis des jours heureux. Ce rôle serait plus que lâche; ce serait le plus déshonorant qu'une nation puisse jouer. Nous devons être avec l'Empire dans la bonne comme dans la mauvaise fortune.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGHES: Depuis quelques années le monde est devenu bien petit. La conquête de l'air et de grandes inventions et découvertes scientifiques ont rendu presque voisins des pays très éloignés les uns des autres. Le premier ministre de Grande-Bretagne disait, il n'y a pas longtemps, que les frontières de l'Angleterre se trouvaient sur le Rhin. Il ne l'a pas dit par vantardise, sans quoi je trouverais à redire. Il n'est pas un vantard. Inversement, les frontières de l'Allemagne sont sur la Tamise. Les moyens modernes de transport ont rapproché les nations et nous ne pouvons pas nous isoler lors même que nous y tiendrions.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGHES: Quelqu'un a dit cet après-midi que le Canada occupait une situation géographique très avantageuse. Pourquoi? Parce que nous sommes partie de l'Empire britannique...

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGHES: ...et parce que nous sommes situés sur le continent nord-américain. Mais cela ne nous dispense pas de faire notre devoir. Celui qui a le pouvoir et l'influence doit assumer des obligations correspondantes. Tout individu a des obligations.

L'honorable M. MOLLOY: Mon honorable ami me permet-il de dire un mot?

L'honorable M. HUGHES: Oui, monsieur.

L'honorable M. MOLLOY: Je crains que l'honorable représentant de King's (l'hon. M. Hughes) ne prenne un injuste avantage. Lorsque les intérêts de l'Empire britannique et ceux du Canada seront foncièrement engagés nous ferons alors notre part et une part très importante. Mais je dis que pour chaque guerre européenne les Canadiens ne seront pas tenus d'aller au secours de qui que ce soit. Lorsque la Grande-Bretagne ou tout autre pays entreprend de son propre chef une guerre d'agression, pourquoi l'honorable sénateur se lamenterait-il? Nous n'avons aucune obligation de combattre d'un côté ou de l'autre, à moins que les intérêts du Canada ne soient foncièrement en jeu.

L'honorable M. HUGHES: Je ne contredis pas les remarques de mon honorable ami.

L'honorable M. MOLLOY: Je ne tiens pas à ce que mon honorable ami m'attribue des paroles que je n'ai pas dites.

L'honorable M. HUGHES: J'en appelle à la Chambre. Je dois maintenant rappeler les paroles de mon honorable ami. Je ne l'aurais pas fait, mais je n'ai pas le choix maintenant, car il faut tirer la chose au clair.

L'honorable M. MOLLOY: Parfait.

L'honorable M. HUGHES: L'honorable sénateur n'a-t-il pas dit que nous ne sommes pas tenus d'intervenir dans les démêlés européens?

L'honorable M. MOLLOY: C'est exact.

L'honorable M. HUGHES: Il a dit que nous n'étions pas tenus d'intervenir dans toutes les guerres européennes. Nous en convenons tous. Tout Canadien intelligent le sait. Mais qui doit en décider?

L'honorable M. MOLLOY: Nous; la population du Canada; personne d'autre.

L'honorable M. HUGHES: J'ai parlé de la confiance accordée par les nations à l'intégrité, à l'honneur et à la justice de la Grande-Bretagne, tribut qui, autant que je sache, n'a pas été accordé à aucune autre nation. J'ajouterai que si l'Angleterre s'en est montrée digne nous, du moins, ne devrions pas hésiter à lui témoigner cette marque de confiance. Il faut qu'elle puisse se reposer sur une partie de l'Empire. Chaque dominion ne peut pas, ainsi que le dit mon honorable ami du district dont le nom est si difficile à prononcer...

L'honorable M. CASGRAIN: De Lanaudière.

L'honorable M. HUGHES: Comme il le dit si justement, chaque dominion ne peut pas de lui-même faire une déclaration. Quelque autorité centrale du commonwealth des nations doit en prendre l'initiative.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGHES: Autrement l'Empire n'est qu'une simple conglomération. Quiconque étudie la situation mondiale d'aujourd'hui doit se rendre compte qu'elle est des plus menaçante. Le conflit est entre le christianisme et le paganisme, et je crois fortement que l'Empire britannique—le Commonwealth des nations britanniques— et le monde anglophone sont destinés à être les défenseurs du christianisme.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

L'honorable M. HUGHES: Aujourd'hui encore nous lisions dans les journaux ce qui se passe en Allemagne. Nous savons tous ce qui s'est produit en Russie C'est un indice de la division des forces mondiales. Ainsi que le dit mon honorable ami de Lanaudière (l'honorable M. Casgrain), l'homme bien armé est le seul qui puisse maintenir la paix. Non seulement la peut-il maintenir pour lui-même, mais il peut contribuer à la garder pour les autres. Quand l'Angleterre a poussé trop loin l'exemple du désarmement qu'elle donnait aux autres grandes puissances, elle s'est affaiblie et n'imposait plus le respect. Elle reprend maintenant rapidement sa puissance sur terre et sur mer; les grandes puissances la respectent de nouveau et elle contribue ainsi fortement au maintien de la paix dans le monde. Je suis convaincu que la grande majorité de la population du Canada fera confiance à la mère patrie. Je suis persuadé que si elle devait jamais prendre part

à une lutte pour la vie, nous ne pourrions empêcher les Canadiens de voler à sa défense, en dépit de toute autre considération. Nous sommes un peuple uni, voilà la raison de notre force.

Je vais plus loin: j'affirme que nous devrions prendre part à chaque grande conférence américaine et jouer notre rôle sur ce continent aussi bien que dans l'Empire britannique. Dans une barque il faut que chaque rameur fasse sa part. On ne nous demande rien de plus. Si nous avons de la virilité, nous ferons notre part—et le peuple canadien ne manque pas de virilité. Si l'on ne nous a pas invités à la dernière conférence panaméricaine, c'est parce que l'on s'attendait à un refus de notre part. Si l'on sait que nous voulons prendre part à une conférence destinée à favoriser la paix et la bonne volonté sur ce continent et dans l'univers entier, l'on nous y invitera. Nous avons un rôle responsable à jouer parmi le concert des nations. Nous faisons partie de l'Empire britannique et nous sommes en termes d'amitié avec les Etats-Unis, et nous pouvons contribuer puissamment à amener ces deux grandes Puissances à s'entendre et à renforcer les pays de langue anglaise, qui tiennent pour ce que la civilisation offre de meilleur.

L'honorable M. BALLANTYNE: Très bien, très bien!

L'honorable M. HUGHES: Je suis sûr que la plupart des Canadiens partagent sur cette question à peu près les opinions que j'ai exprimées

(Sur la motion de l'honorable M. Black, le débat est ajourné.)

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

Reprise de la séance

BILL DES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill 74: Loi établissant une corporation dont le nom sera Lignes aériennes Trans-Canada.

—Honorables sénateurs, le bill a pour but la constitution d'une corporation à laquelle sera confiée l'exploitation d'un service aérien de première importance d'un littoral à l'autre du Canada. Je prends pour acquis que la plupart d'entre nous comprennent la nécessité d'un tel service. Le Canada est peut-être le seul pays du monde qui n'est pas doté d'un service national de transport aérien. Les services aériens rayonnant de nos grandes agglomérations aux régions non desservies par ce mode de transport ne le cèdent à aucun, mais il est à déplorer que d'autres pays nous laissent loin en arrière en ce qui concerne le transport aérien entre les grandes agglomérations. Durant l'année civile 1936, les services réguliers de transport aérien aux Etats-Unis ont transporté plus d'un million de personnes. Il arrive souvent aux voyageurs canadiens d'avoir à emprunter une ligne aérienne aux Etats-Unis afin de passer d'une zone canadienne à une autre, et l'on a réclamé avec insistance l'établissement d'un service canadien direct.

Des timbres de la poste aérienne sont vendus au Canada et une bonne partie de notre courrier est dirigée outre-frontière, transportée par les lignes aériennes aux Etats-Unis, puis ramenée au pays et déposée au lieu le plus rapproché de sa destination. Le volume du courrier postal aérien suffit à justifier l'établissement d'un service direct au Canada. Je crois qu'un tel service constituerait un apport précieux pour la nation. Le Canada est un vaste pays doté d'une faible population, et sa traversée de l'est à l'ouest exige beaucoup de temps à l'heure actuelle. Si sa traversée exigeait trois ou quatre fois moins de temps, ceux qui habitent ses extrémités pourraient se rendre plus souvent dans les centres administratifs et industriels, et les relations n'en deviendraient que meilleures à l'intérieur du territoire. Le besoin d'un pareil service est reconnu depuis fort longtemps. A titre de mesure destinée à alléger le chômage, la construction d'aéroports fut entreprise d'un océan à l'autre. Les travaux de construction se poursuivent depuis la fermeture des camps de chômeurs. On s'attend au parachèvement des aéroports à l'ouest de Winnipeg d'ici au 1er juillet prochain, et à celui des autres pour la fin de cette année. Le moment est venu de constituer le service aérien, et le Gouvernement a dû rechercher le meilleur moyen d'y parvenir. De nombreuses compagnies désireuses de se charger de ce service se sont adressées au Gouvernement. Plusieurs de ces compagnies ainsi que d'autres compagnies semblables aux Etats-Unis ont exercé sur lui une pression.

Nous avions plusieurs exemples pour nous guider. Nous avions l'exemple de la Grande-Bretagne et la constitution par ce pays de ses services aériens par l'intermédiaire d'Imperial Airways. Le gouvernement britannique détient 25 p. 100 du capital-actions; de plus, toutes les opérations entreprises par ordre du gouvernement britannique sont subventionnées par celui-ci. Le but est de prévoir le déficit approximatif de l'année, et les fonds nécessaires sont versés d'avance à la compagnie.

Les Etats-Unis s'y sont pris autrement. Durant une dizaine d'années la concurrence s'est donnée libre cours dans ce pays. L'administration postale accorda d'abord des subventions qui paraîtraient fort élevées aujourd'hui: elles sont quatre fois plus considérables que les subventions actuelles. Les compagnies furent autorisées à établir certains services et c'est ainsi que les lignes se constituèrent, les seules subventions étant accordées pour le transport du courrier. Le chaos en résulta plus ou moins. Des compagnies se constituèrent, pour disparaître bientôt ou fusionner avec d'autres. Il y a trois ou quatre ans, les subventions postales furent réduites, puis le Gouvernement, mécontent, cessa d'accorder des contrats pour le transport du courrier et se chargea lui-même de la poste aérienne. De nouveaux contrats furent conclus dans la suite avec des entreprises privées, et je crois que la poste aérienne aux Etats-Unis donne des résultats fort satisfaisants, aussi satisfaisants peut-être que n'importe où ailleurs dans l'univers. Mais il me semble que le Canada pourrait mieux atteindre le but désiré, vu qu'il a l'expérience des autres pays pour le guider.

La compagnie dont le présent bill envisage la création doit être instituée à titre de corporation privée. Le Gouvernement n'a pas l'intention de détenir directement des actions de la corporation. L'entreprise de transport actuel du Gouvernement, c'est-à-dire les Chemins de fer Nationaux du Canada, est chargée d'organiser la corporation. Les Chemins de fer Nationaux du Canada vont souscrire d'abord le capital-actions de la corporation, puis ils le répartiront entre les compagnies d'aviation actuelles au Canada qui désirent prendre part à l'entreprise.

On pourrait soutenir que le Gouvernement pourrait fort bien se charger de la besogne, mais on s'accordera tous à reconnaître l'impossibilité d'élaborer un plan comportant la participation d'un grand nombre de concurrents lorsque le Gouvernement lui-même ignore ce que sera le plan et ne peut le connaître avant que le Parlement l'ait approuvé. Le Gouvernement a donc décidé que la meilleure méthode à suivre consisterait à déterminer la forme que prendra la corporation, confier la souscription des actions au National-Canadien, demander à ceux qui désirent participer à l'entreprise de faire connaître dans quelle mesure ils sont intéressés, une fois que les termes du plan seront connus, et de fixer en même temps leur apport en personnel d'expérience et en matériel peut-être, puis remettre jusqu'après l'adoption du bill la solution du problème du personnel de la corporation.

Les avions de la corporation ne desserviront que l'artère principale du trafic transcontinental, et les autres artères secondaires que le Gouvernement lui désignera comme ayant une importance nationale. Celui-ci n'a pas l'intention de toucher aux services existants. La Corporation n'établira pas de services interurbains. L'exclusivité du transport des objets du courrier, des voyageurs et des marchandises lui sera accordée sur les lignes spécifiées. Outre d'accorder à la Corporation, dès le début, un contrat de transport du courrier à des tarifs comparables à ceux des services analogues sur ce continent, le Gouvernement comblera ses déficits d'exploitation des deux premières années. Le personnel de la Corporation acquerra de l'expérience dans l'intervalle, et l'on est raisonnablement en droit de s'attendre à un bon service pour ce moment-là. Dans la suite, le Gouvernement accordera à la Corporation un contrat pour le transport du courrier dont les termes seront réglés par l'exploitation de l'année précédente. Le mode d'organisation adopté protège la Corporation contre les pertes, mais il limite strictement ses bénéfices en même temps. En d'autres termes, la Corporation est organisée pour rendre un service national précis, et l'on s'attend à ce qu'elle le rende au prix coûtant ou à peu près.

Les honorables sénateurs savent que le Gouvernement est tenu de prendre part à l'exploitation du service transatlantique en voie d'organisation entre l'Angleterre, l'Irlande et le Canada, par voie de l'Atlantique du nord. Nous nous sommes engagés à transporter le courrier par avion en territoire canadien, pour établir la liaison avec le service aérien transatlantique. C'est pourquoi il importe d'instituer la Corporation au plus tôt, de mettre son service en exploitation et de lui procurer le matériel nécessaire.

On estime à $1,750,000 environ le capital nécessaire à l'achat du matériel d'exploitation au Canada. De plus, le Canada doit souscrire environ $1,250,000 pour sa part du capital-actions du service transatlantique. Le reliquat de $2,000,000 sera versé à mesure que le service national prendra de l'expansion. Les frais d'exploitation annuels du service trans-Canada sont estimés à environ 1 million.

Voilà quel sera le coût d'exploitation global. On croit que le contrat de transport du courrier et le transport des voyageurs et des marchandises devraient suffire à défrayer l'exploitation dans les débuts. Cependant, nous avons prévu le versement d'une subvention pour la protection du service à ses débuts. Après 1940, je le répète, la subvention prendra fin et le courrier sera transporté aux prix convenus. Je crois avoir assez bien exposé l'esprit du bill. La question pourra être examinée plus à fond lors de l'étude du bill par le comité des chemins de fer.

L'honorable C. C. BALLANTYNE: Le bill m'est très peu familier. Dans l'autre chambre, on a critiqué le Gouvernement de ne pas garder le contrôle complet de la Corporation. Les capitaux nécessaires sont de 5 millions de dollars, semble-t-il. La première intention était de confier l'exploitation et le contrôle du service aux Chemins de fer Nationaux du Canada. Mais je crois savoir que le ministre a modifié le bill depuis et que le contrôle du service est passé au Gouvernement. En d'autres termes, le Gouvernement détiendra 51 p. 100 du capital-actions. L'honorable leader me dirait-il si cela est exact?

L'honorable M. DANDURAND: Voici ce que prescrit l'article 7 du bill:

7. (1) Le capital autorisé de la Corporation est de cinq millions de dollars et réparti en actions de cent dollars chacune, représentées par des certificats d'actions.

(2) Les actions du capital social de la Corporation sont offertes en souscription, au pair, à la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada.

(3) La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est, par la présente loi, autorisée à souscrire, à forfait ou autrement, acheter, détenir et, sous réserve des dispositions de la présente loi, vendre et aliéner les actions du capital social de la Corporation.

Toutefois, la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, sauf avec l'approbation du Parlement, ne devra pas vendre ni aliéner plus de vingt-quatre mille neuf cents actions.

La Compagnie du Chemin de fer National-Canadien obtient donc le contrôle du service.

L'honorable M. BALLANTYNE: Mon honorable ami constatera, je crois, que le ministre des transports s'est rangé à l'avis du chef de l'opposition aux Communes en réservant au Gouvernement le contrôle de la Corporation. C'est ce que je crois savoir.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai cité le bill même.

L'honorable M. BALLANTYNE: Il a été modifié.

L'honorable M. DANDURAND: Je cite le bill adopté par la Chambre des communes.

L'honorable M. MURDOCK: Le paragraphe 3 de l'article 7 confère certes au Parlement le contrôle absolu.

L'honorable M. COTÉ: Quel but vise-t-on en faisant participer les particuliers à l'exploitation de cette corporation appartenant au Gouvernement.

L'honorable M. BALLANTYNE: L'article 7 répond probablement à ma question, mais je lis dans le hansard des Communes que le bill primitif ne réservait pas au Gouvernement le contrôle de la Corporation. Si les avocats qui siègent ici m'assurent que le contrôle appartient effectivement au Gouvernement, je retirerai mon objection.

L'honorable M. MURDOCK: Lisez aussi l'article 11, qui vous convaincra. Cet article dit:

11. (1) Le ministre, sur l'approbation du gouverneur en conseil, est autorisé en tout temps à acquérir des actionnaires toutes les actions du capital social de la Corporation sur paiement aux actionnaires de la valeur comptable desdites actions, et le gouverneur en conseil peut, par arrêté, attribuer lesdites actions au ministre.

(2) La valeur comptable des actions doit, au cas de désaccord, être fixée par un renvoi demandé par le ministre à la cour de l'Echiquier du Canada.

(3) Le contrat Trans-Canada n'est censé avoir aucune valeur ni être un actif à prendre en considération pour déterminer la valeur comptable des actions.

(4) Les actions doivent, dès leur acquisition par le ministre, être gardées en fiducie pour Sa Majesté.

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, si le bill est renvoyé au comité des chemins de fer, des télégraphes et des ports, nous pourrons y examiner toutes ces questions et nous renseigner à fond.

L'honorable WILLIAM DUFF: Honorables sénateurs, c'est le principe dont s'inspire le bill qu'il faut considérer. Il s'agit, à mon sens, de savoir si nous devons nous embarquer dans une autre entreprise d'Etat. Je me suis toujours opposé à l'étatisation, et je m'y oppose encore. Il nous incombe de décider dès l'instant si nous allons nous rallier ou non au principe de l'étatisation. Ce que je n'arrive pas à comprendre—et, ma foi, c'est bien ce qui m'embarrasse, car s'il existe au Canada un grit, un sale et bas partisan, c'est bien moi.

Des VOIX: Non, non!

L'honorable M. DUFF: Je vous l'affirme. J'ai toujours été un partisan grit et le gouvernement libéral a toujours eu mon appui.

L'honorable M. LAIRD: Pas un sale et bas partisan.

L'honorable M. DUFF: Oui. J'ai fait des choses que je n'oserais confier à ma belle-mère.

Des VOIX: Oh, oh!

L'honorable M. DUFF: Je ne puis concevoir qu'un bill aussi important soit jeté dans la tornade politique dans les derniers jours de la session, à la veille de la prorogation. Il s'agit d'une mesure très importante qui porte sur une question qui devrait recevoir l'attention non seulement de cette Chambre, mais du peuple tout entier.

Je sais, bien entendu, que les circonstances nous ont forcés à prendre à notre charge l'exploitation du National-Canadien. Au cours des années les gouvernements, tant libéraux que conservateurs, accordèrent des subventions et concédèrent des terres aux chemins de fer; et pour finir, lorsque ceux-ci tombèrent dans l'embarras, il fallut prendre leur exploitation à notre charge et garantir leurs obligations.

Le bill nous invite à autoriser la création d'une nouvelle entreprise d'Etat. En confie-t-il l'exploitation à une compagnie solvable? Du tout. Nous sommes invités à autoriser les chemins de fer Nationaux du Canada à exploiter une ligne aérienne trans-Canada.

J'ai trois motifs de m'opposer au principe de ce sujet de loi. Premièrement, je suis opposé à l'étatisation; deuxièmement. je suis opposé à ce que les Chemins de fer Nationaux du Canada se chargent d'une telle entreprise, ou que s'en charge toute autre compagnie qui, faute de ressources suffisantes, doit chaque année solliciter le Parlement de voter des millions et des dizaines de millions pour combler ses déficits; et troisièmement, je m'oppose à ce que les Chemins de fer Nationaux du Canada se chargent de l'administration des lignes aériennes Trans-Canada, parce qu'ils se feront ainsi concurrence à eux-mêmes. C'est le projet le plus ridicule dont j'aie jamais entendu parler.

Ces jours derniers, le ministre des Transports a présenté un projet de loi au parlement visant la réglementation des taux sur les Grands Lacs et sur l'Atlantique. Il avait tant à cœur l'adoption de son bill qu'il abandonna article sur article devant les objections soulevées au Sénat, de sorte que ce projet de loi nous est revenu dans un état si ridicule que nous l'avons rejeté, et avec raison. Voici maintenant que le ministre vient nous demander d'établir un service aérien à travers le Canada. Si le Parlement adopte le projet, qu'arrivera-t-il? Quelqu'un devra faire une mise de fonds atteignant 5 millions de dollars. On songea tout d'abord à faire souscrire 51 p. 100 aux Chemins de fer Nationaux du Canada, qui n'ont pas un sou vaillant dans leur trésor et qui doivent chaque année demander aux contribuables du pays de combler leurs déficits. Où auraient-ils pu se procurer les fonds? Ils n'avaient pas d'argent.

L'honorable M. LAIRD: Ils se proposaient de l'emprunter.

L'honorable M. DUFF: De qui?

L'honorable M. BALLANTYNE: Du gouvernement.

L'honorable M. DUFF: Parfaitement; de vous et de moi et de tous les autres. Est-ce là chose qu'une compagnie sans réserve, qu'une compagnie endettée devrait faire?

Mais ce n'est pas là le plus mauvais aspect de l'affaire. Son caractère le plus défavorable, et ce contre quoi je m'insurge davantage, est le suivant. Si nous adoptons ce bill ce soir, cela aura pour conséquence que les Chemins de fer du Canada se feront concurrence à eux-mêmes. Ce bill déclare que les lignes aériennes Trans-Canada auront un service de messageries. C'est de leur service de messageries que les chemins de fer du Canada tirent le plus clair de leurs bénéfices.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et du transport des voyageurs.

L'honorable M. DUFF: J'y viens. C'est dans le service des messageries qu'ils trouvent le plus de bénéfices. Naturellement je n'ai pas l'oreille du ministre des Transports ou de ses principaux fonctionnaires—et je ne saurais le reprocher au ministre des Transports ni au gouvernement—mais il existe des fonctionnaires au Canada qui, en lieu et place des ministres et du Parlement, gouvernent le pays...

Quelques VOIX: Très bien! très bien!

L'honorable M. DUFF: ...et quelqu'un a eu l'idée de présenter ce bill afin de permettre aux Chemins de fer Nationaux du Canada de se faire concurrence à eux-mêmes.

Comme je l'ai déjà dit, la première idée fut de demander aux chemins de fer du Canada—ce qui revient à dire le gouvernement, les contribuables du pays—de souscrire 51 p. 100 des 5 millions de dollars. Pour une raison ou pour une autre, ils n'ont voulu rien souscrire, et c'est à nous maintenant qu'il incombe de souscrire les 5 millions. Et dans quel but? Pour un service de messageries que les Chemins de fer Nationaux du Canada nous assurent aujourd'hui et dont ils s'acquittent avec une célérité convenable. Voilà le premier point.

En deuxième lieu, le bill déclare que les lignes aériennes Trans-Canada transporteront le courrier. J'ignore quel est votre sentiment, mais quant à moi, plût au Ciel que je n'aie jamais une lettre à recevoir, qu'elle apporte ou non une facture. Les lettres nous parviennent déjà trop tôt. Si le courrier doit être transporté par voie des airs, elles nous parviendront encore plus vite, et les chemins de fer du pays perdront une partie de leurs affaires.

Puis il arrive, en troisième lieu, que les lignes aériennes accapareront non seulement une partie du service des messageries et des courriers confiés actullement aux chemins de

fer, mais s'empareront aussi d'une part du trafic-voyageurs. Voilà sûrement une occasion où il nous faut être sur nos gardes. Pour quel motif les Chemins de fer Nationaux du Canada doivent-ils se faire concurrence à eux-mêmes? Je soutiens que ce projet ne tient pas debout. Si des compagnies privées veulent mettre leurs capitaux au jeu en risquant l'entreprise d'un service aérien Trans-Canada, c'est leur affaire, et pour notre part, à titre de contribuables et de propriétaires des Chemins de fer Nationaux du Canada, nous n'avons rien à y voir. Mais je soutiens qu'à titre de gardiens des biens du peuple canadien, eu égard tout particulièrement au fardeau que nous imposent les chemins tout particulièrement au fardeau que nous imposent les Chemins de fer Nationaux du Canada, nous n'avons pas le droit d'adopter ce bill. A tout événement, avant son adoption, il devrait être l'objet d'une étude très approfondie par un comité du Sénat, et nous devrions sonder l'opinion pour savoir si la population y est, ou non, favorable.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne m'a pas entendu, apparemment, lorsque j'ai expliqué le bill. J'ai déclaré qu'il serait soumis au comité des chemins de fer.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, avant de soutenir que la population du Canada ne devrait pas exercer un contrôle raisonnable sur les services aériens du pays, il est bon de s'arrêter aux conditions de l'heure présente. Pas plus tard qu'hier j'entendais parler d'un incident qui fait voir de façon très frappante le besoin manifeste d'un service de ce genre. Lundi de la semaine dernière, un citoyen en vue d'Ottawa recevait une dépêche lui annonçant qu'un parent qu'il aime beaucoup était dangereusement malade à Vancouver. Ce citoyen quitta la ville à 1 heure P.M. le même jour et arrivait à Vancouver le lendemain à midi. Cinq avions différents furent employés au cours du voyage à travers le continent, les raccordements s'effectuant à Albany, Newark, Chicago et Denver ou Salt Lake City—je ne sais plus au juste. Des fonds canadiens qui, il convient de le supposer, seraient demeurés au pays si un bill du genre de celui-ci avait été adopté, ont pris le chemin des Etats-Unis. Le parent malade est mort, malheureusement, il y a une semaine passée ce soir et la personne qui avait quitté Ottawa par voie des airs revint par chemin de fer, accompagnant les restes du défunt, et arriva ici samedi soir dernier. Voilà, à mon sens, qui met vivement en lumière les changements survenus dans le domaine du transport.

Ne permettrons-nous pas aux Chemins de fer Nationaux du Canada de se tenir à la page en établissant un service de transport aérien pour voyageurs, messageries et marchandises allant d'un bout à l'autre de notre pays, et ce service doit être à l'avantage et des chemins de fer et des citoyens en général? Nous ferions preuve de grande imprévoyance en ne mettant pas nos chemins de fer en mesure d'établir un système de transport qui répond aux exigences des temps modernes.

Mon honorable ami (l'hon. M. Duff) dira, naturellement: "Qu'une entreprise privée s'en charge!" Je n'entreprendrai pas la discussion sur ce point. La question est, à mon sens, de savoir si, oui ou non, nous allons donner aux chemins de fer Nationaux du Canada, en vertu d'une loi adoptée par les Communes et le Sénat du Canada, le droit de tirer parti des changements survenus dans le domaine du transport au cours des dernières années.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Honorables sénateurs, j'ai deux motifs de m'opposer à ce bill. Nous savons qu'autrefois lorsqu'il fut question d'entreprendre la construction d'un système de transport transcontinental, on nous disait qu'il n'y aurait qu'une seule voie à travers le continent et un réseau de lignes secondaires s'y rattachant. Or nous avons acheté un réseau transcontinental—qui est maintenant connu sous le nom de National-Canadien—et qu'avons-nous fait alors? Nous avons acheté, pour les y joindre, tous les chemins de fer délabrés qui se pouvaient trouver au pays. Quiconque possédait un chemin de fer qui ne rapportait rien le vendit sans tarder aux chemins de fer Nationaux, et il nous en coûta peut-être deux fois plus que nous n'avions prévu. Voici que nous allons établir une ligne aérienne, et elle aussi est pourvue de lignes secondaires dont la valeur est absolument négligeable. Je risque la prophétie qu'au cours des cinq années à venir nous achèterons toutes les lignes secondaires desservant jusqu'au moindre camp minier du pays.

Le très honorable M. GRAHAM: Il ne sera pas nécessaire, cependant, d'acheter le droit de passage.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je suis d'avis que si nous devons adopter un tel projet de loi nous devrions y insérer un article stipulant que nous n'achèterons pas de lignes secondaires. Non seulement les lignes aériennes feront concurrence aux chemins de fer Nationaux du Canada, elles transporteront aussi le courrier. Quoi donc constitue le courrier? Pourquoi sommes-nous si pressés de distribuer

le courrier à travers le continent? Je crois que s'il fallait établir quelles sont les parties constituantes du courrier, nous découvririons qu'il consiste habituellement en réclames de remèdes brevetés et...

L'honorable M. LACASSE: En propagande électorale.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: ...en circulaires adressées par les députés à leurs commettants, et en lettres d'amour. Je ne crois pas qu'il y ait une livre sur cent livres de courrier qui ait quelque importance. N'empêche que nous croyons y voir un tel besoin de célérité dans la distribution qu'il nous faut en accélérer le transport, sur le continent, de 50 à 150 milles à l'heure.

Non seulement je suis opposé aux entreprises d'Etat, mais je me prends à regretter davantage chaque jour d'avoir jamais voté en faveur des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'aurais dû savoir qu'une fois engagés dans cette affaire nous adopterions plusieurs choses que nous n'aurions jamais dû adopter dans ce domaine. Au lieu de profiter au pays, le transport est devenu un fardeau pour lui. Si nous nous étions contentés de construire selon les besoins du transport de nos produits à travers le pays, cela nous aurait été d'un grand secours. Si nous nous en étions tenus au Pacifique-Canadien, dont nous avons tous été si fiers pendant nombre d'années, nous aurions fourni de l'emploi à un grand nombre de nos gens dans une entreprise capable de les rémunérer convenablement; mais nous avons si bien gâché nos moyens de transport en ce pays qu'ils constituent peut-être la plus grande entrave au progrès du Canada à l'heure actuelle. Nous augmentons notre dette chaque année de 50 ou 60 millions de dollars, et il n'y a pas le moindre espoir pour nous d'y mettre un terme du vivant d'un seul des honorables membres de cette Chambre.

Chacun sait parfaitement bien que, sans l'ombre d'un doute, le jour viendra où notre système de transport aura soit détruit notre crédit ou mené le pays à la banqueroute. Je sais que tous les citoyens du pays s'en rendent parfaitement compte. Ce qui n'empêche pas que, quelque soit le parti au pouvoir, le Parlement n'ose rien faire pour y parer. Le problème lui fait peur. Quoi que proposent ou demandent les chemins de fer, le Parlement doit s'y conformer.

On prétend que les Chemins de fer Nationaux du Canada désirent l'adoption de ce bill. Il est difficile pour moi de le croire. Je ne pense pas du tout que ce soit les dirigeants du National-Canadien qui en aient eu l'idée. Je crois que pour la première fois de leur vie, l'unique fois depuis que le réseau est établi, ils sont forcés de reconnaître le gouvernement pour maître.

L'honorable FRANK P. O'CONNOR: Honorables sénateurs, j'aurais quelques observations à faire au sujet de ce bill. Je n'ai rien préparé, mais j'ai songé à faire quelques remarques inspirées de mon humble expérience dans le transport aérien. On a dit qu'une bonne partie de notre courrier consistait en réclames de remèdes brevetés, en lettres d'amour...

Le très honorable M. GRAHAM: Bonbons.

L'honorable M. O'CONNOR: ... selon le cas. Je pense tout de même que les honorables membres seraient heureux de toucher les recettes, ou même un dixième des recettes, du ministère des Postes que lui assure le transport du courrier au cours d'une année seulement. Tout comme il est possible d'assurer ce revenu, de même doit-il être possible de l'augmenter. La méthode moderne employée pour activer les affaires est de susciter soi-même la concurrence. Prenez comme exemple l'Imperial Tobacco Company. Cette compagnie n'attend pas qu'un concurrent mette une nouvelle cigarette sur le marché. Non, elle en lance une elle-même, une marque nouvelle, et se crée ainsi une concurrence. Elle poussera la vente de cette nouvelle marque aussi énergiquement qu'aucun concurrent ne le ferait et mettra cette nouvelle marque en concurrence avec toutes ses autres marques. Quelle idée préside à cette façon d'agir? L'idée est de grossir l'enjeu, si on peut dire, dans l'intérêt général de la compagnie.

L'honorable M. LACASSE: Les constructeurs d'automobiles procèdent de la même manière.

L'honorable M. O'CONNOR: Oui. Ils ne se croisent pas tout simplement les bras et n'attendent pas qu'une autre compagnie leur enlève une partie de leur commerce en mettant une nouvelle auto sur le marché. Non. Ils en prennent eux-mêmes l'initiative.

Un autre motif d'appuyer ce bill vient de ce que son adoption nous mettra en mesure de contrôler le transport au pays. Je sais que je pourrais trouver, aussi sûrement que je suis devant vous en ce moment, cinq personnes qui souscriraient immédiatement cinq millions à ces lignes aériennes, si le peuple du Canada ne voulait pas de l'affaire. Je connais personnellement ces particuliers. Le fait est que je n'aurais pas objection à m'inscrire moi-même pour un bon montant. La vente des actions se pourrait faire du soir au matin, si le Gouvernement y consentait. L'exploitation, telle que prévue par ce bill, présente plusieurs

avantages. Les honorables sénateurs tiendront compte du fait que je parle à la hâte et sans aucune préparation.

On assurera le meilleur service en raccordant le service d'avions à celui des trains, et inversement. Que nous nous en rendions compte, que nous le voyions d'un bon œil, que nous le désirions, ou non, le transport aérien s'en vient. Il est possible que ces lignes aériennes aideront à réduire le déficit de 50 millions de dollars des Chemins de fer Nationaux du Canada. Nous ne sourions, uniquement parce que quelques lignes secondaires ne rapportent pas de bénéfices, attendre les bras croisés que surviennent des temps plus heureux. Ces lignes rendent service au pays. Tels de nombreux autres services de l'administration nationale en ce pays et en bien d'autres, ces ligne même si elles ne rapportent pas de bénéfices, sont indispensables dans un pays civilisé.

Le National-Canadien est l'enfant du Parlement, et il nous incombe de le traiter au mieux. Il se peut qu'en développant un réseau aérien en dépendance du système général de transport au pays nous parvenions à réduire d'une dizaine de millions le déficit ferroviaire actuel. Nous n'arriverons à rien en demeurant inactifs et en encaissant sans sourcillier les coups que nous porte ce déficit chaque année. Il nous faut créer des nouveaux moyens d'activer le commerce. Comme l'a souligné l'honorable sénateur de Parkdale (l'hon. M. Murdock) des revenus qui pourraient aller à nos lignes aéeriennes s'en vont aux Etats-Unis dans le moment. Il faut trois heures et demie pour aller de Toronto à Buffalo, tandis que vingt heures suffisent à vous conduire de Seattle à Buffalo. En Angleterre et aux Etats-Unis, à présent, le voyage par air est une affaire très ordinaire. En Angleterre, aujourd'hui, on n'attache pas plus d'importance à prendre un avion pour Paris que s'il s'agissait de mettre une lettre à la poste.

Quant à moi, je suis très favorable au raccordement de tous nos moyens de transport. Ce dernier genre de service devrait être une entreprise d'Etat, à mon avis, parce que cela assurera mieux la coopération du réseau ferroviaire et partant un meilleur service au public voyageur, et au surplus cela nous permettra d'exercer un contrôle sur le transport aérien. Et de plus, comme je l'ai déjà signalé, il nous incombe de développer dans le domaine du transport tout service nouveau susceptible de rapporter des bénéfices qui fassent contrepoids aux déficits de nos chemins de fer.

Le très honorable GEORGE P. GRAHAM: Honorables sénateurs, mon honorable ami d'Hamilton (l'hon. M. Lynch-Staunton) a quelque peu parlé de l'achat de lignes secondaires par le Gouvernement. De fait, cependant, les lignes dont on a fait l'acquisition appartenaient à des particuliers. Les lignes qui ont été construites par des particuliers et non pas par l'Etat sont cause des ennuis qu'éprouve le National-Canadien, à l'heure actuelle.

Lorsque nous avons siégé en comité des chemins de fer, n'avons-nous pas entendu poser par des personnes, qui ont consacré beaucoup de temps à l'étude du problème du transport, la question suivante: Pour quelle raison les chemins de fer n'ont-ils pas exploité eux-mêmes l'industrie du camionnage au lieu de permettre qu'elle le soit par des concurrents de l'extérieur?

L'honorable M. DANDURAND: Très bien! très bien!

Le très honorable M. GRAHAM: Si les deux compagnies de chemin de fer avaient exploité l'industrie du camionnage, elles auraient à cette heure la haute main sur la plupart de nos moyens de transport par terre. Mais, les compagnies de chemin de fer n'avaient ni les fonds ni l'inclinaison,—elles ne se sont peut-être pas rendu compte assez promptement de la situation,—de prévenir leurs concurrents sur les grandes routes. A l'heure actuelle, les chemins de fer ont institué ce que l'on appelle la cueillette et la livraison des colis, système qui fait concurrence en quelque sorte aux services de camions. Ce système, toutefois, bien qu'il soit fort à la convenance du public, ne représente qu'une faible proportion du trafic total que l'on transporte par camions. Nos chemins de fer ont commis une erreur; d'autre part, le Gouvernement a aussi erré lorsqu'il n'a pas insisté pour que les chemins de fer gardent la haute main sur ce moyen de transport par terre. Si les chemins de fer s'étaient occupés du transport par camions lorsque cette industrie était encore à ses débuts, ils n'auraient pas eu à subir la concurrence dont ils souffrent à cette heure.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Mais ils ne pouvaient se lancer dans ce genre d'affaires.

L'honorable M. DANDURAND: Pourquoi pas?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Parce que c'est une question qui relève de l'autorité provinciale. Mon honorable ami prétend-il que le Parlement aurait pu adopter une loi pour assurer aux chemins de fer la main mise sur l'industrie du camionnage au pays?

Le très honorable M. GRAHAM: Pas du tout; je n'ai jamais soutenu cela. J'avais dans l'idée que l'on aurait pu le faire en ayant recours à des méthodes d'affaires et non pas par l'adoption d'une loi. Les provinces seraient

en aussi bonne posture à cette heure si les camions du National-Canadien parcouraient nos grandes routes et nous aurions moins d'ennuis, s'il en était ainsi. Quoi qu'il en soit, les chemins de fer n'ont pas agi avec assez de célérité.

Je ne suis guère renseigné au sujet du bill en discussion, mais je suis d'avis que, puisque nous nous rendons compte que nous avons commis une erreur, en permettant qu'une bonne partie du transport par terre échappe au contrôle des chemins de fer, nous ne devrions pas répéter la même erreur en ce qui regarde le trafic aérien.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je n'aime pas à interrompre mon très honorable ami, mais je voudrais bien qu'il me dise de quelle manière nous aurions pu arrêter la concurrence du transports par camions?

L'honorable M. HARDY: Pour quelle raison n'avons-nous pas exploité l'industrie du transport par camions?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Je ne saisis pas le raisonnement de mon très honorable ami.

Le très honorable M. GRAHAM: Je le regrette. Voici où je veux en venir: si le National-Canadien et le Pacifique-Canadien avaient inauguré de bons services de transport par camions au début, personne n'aurait réussi à leur faire concurrence.

L'honorable M. HARDY: Très bien; très bien.

L'honorable M. COTÉ: Puis-je savoir de l'honorable leader de la Chambre pour quelle raison on désire obtenir la participation des capitalistes particuliers jusqu'à concurrence de 49 p. 100 du capital social de cette Compagnie en régie de l'Etat?

L'honorable M. HAIG: Tandis que l'honorable leader cherche les renseignements, mon honorable ami d'Ottawa-Est (l'hon. M. Coté) peut-il m'indiquer la disposition du bill qui autorise des souscriptions publiques?

L'honorable M. COTÉ: Ainsi que l'honorable sénateur de Parkdale (l'hon. M. Murdock) l'a mentionné tout à l'heure, l'article 7 autorise la chose.

L'honorable M. HAIG: Non, il ne l'autorise pas.

L'honorable M. COTÉ: L'article 7 porte que le capital autorisé sera de cinq millions de dollars et que les actions seront offertes en souscription, au pair, à la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada. Puis, l'alinéa 3 est ainsi conçu:

La Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est, par la présente loi, autorisée à souscrire, à forfait ou autrement, acheter, détenir et, sous réserve des dispositions de la présente loi, vendre et aliéner les actions du capital social de la Corporation.

La Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada est autorisée à souscrire des actions et à les vendre. Vient ensuite une réserve quant au pouvoir de la Compagnie de chemin de fer de disposer des actions. Elle ne peut vendre ou aliéner plus de 49 p. 100 du capital, soit 24,900 actions. Il s'ensuit tout naturellement que la National Canadien sera propriétaire de la moitié du capital, plus cent actions. Voilà qui constitue le contrôle. Je veux savoir du leader ministériel pour quelle raison on a conféré à la Compagnie du National-Canadien le droit de vendre, à son choix, une partie des actions à des capitalistes particuliers.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pour acheter les embranchements.

L'honorable M. DANDURAND: Je suis d'avis que, dans l'autre Chambre, l'honorable ministre a déclaré qu'il désire intéresser les lignes déjà en exploitation à acheter des actions des lignes aériennes Trans-Canada; cependant, il croit que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada devrait retenir une majorité des actions.

Mon honorable ami de Lunenburg (l'hon. M. Duff), déclare qu'il est contre le système de la régie de l'Etat. Il n'est peut-être pas seul à partager cette manière de voir; cependant, je dois rappeler à son souvenir que, dans le passé, une énorme majorité de la population s'est prononcée en faveur du régime de la nationalisation et nous devons nous incliner devant la volonté de la majorité. Il déclare que la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada est celle, de toutes les compagnies qui ne devrait pas obtenir la main mise sur ce système de transport, par ce qu'elle n'a pas de fonds. Or, mon honorable ami sait fort bien que la compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada a autant de fonds à sa dispositions que Gouvernement du Canada peut lui en accorder. Lorsqu'il est question de la Compagnie des chemins de fer Nationaux du Canada, nous savons donc que nous parlons de notre propre compagnie. Mon honorable ami ne devrait donc pas se demander quels seront les banquiers. Nous sommes les propriétaires du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada; nous sommes ses banquiers.

Ainsi que mon très honorable ami d'Eganville (l'hon. M. Graham) la dit, le transport par air constitue un progrès très important. Il couvre maintenant tout le territoire des Etats-Unis. Avec le Gouvernement anglais, le Gouvernement canadien a convenu de trans-

porter par aéroplanes à travers le Canada les dépêches que transportera par la route de l'Atlantique-nord le service projeté que l'on organise actuellement entre l'Angleterre, l'Irlande et le Canada. Nous avons déjà déboursé 7 millions de dollars pour des terrains d'atterrissage par tout le Canada. Et la question se pose: Qui devrait avoir la haute main sur ce système de transport? Je suis d'avis que ce contrôle devrait être exercé par la Compagnie des chemin de fer Nationaux du Canada, c'est-à-dire par le Canada. Nous n'avons aucunement l'idée du développement que ce service aérien prendra d'ici à quelques années.

Avec mon très honorable ami d'Eganville, j'admets que le système rival de transport par camions aurait dû être organisé par les deux réseaux de chemins de fer canadiens en coordination avec leurs propres moyens de transport. En 1925, un comité du sénat fit une enquête sur les divers aspects du problème du transport. L'enquête dura plusieurs semaines. Le représentant de l'une des compagnies de chemins de fer américaines dont les trains font le service sur la côte du Pacifique, a déclaré au comité que les administrateurs de sa compagnie avaient établi un système de transport par autobus sur une distance de 150 milles ou plus sur le parcours des grandes routes parallèles aux voies de ce chemin de fer de façon à maintenir les recettes de la compagnie en prévenant la perte du trafic-voyageurs qui serait allé aux compagnies d'autobus lui faisant concurrence. Ainsi que l'a déclaré mon très honorable ami, nos chemins de fer auraient dû se réveiller plus tôt quant à la nécessité de retenir le trafic tant des marchandises que des voyageurs en organisant des services d'autobus et de camions. La situation actuelle est quelque peu semblable. Il y a deux semaines à peine, nous avons entendu devant notre comité des chemins de fer la preuve du volume étonnant tant de trafic-marchandises que de trafic-voyageurs transporté par les compagnies d'aviation dans les régions minières du nord. Le système de transport par air à travers le Continent, de l'Atlantique au Pacifique est susceptible d'énormes développements et j'ai la conviction que les Chemins de fer Nationaux du Canada gagneront à participer à l'expansion de ce service.

Le comité des chemins de fer du Sénat aura l'occasion d'entendre l'honorable ministre des Transports, qui assume la responsabilité de l'entreprise. Il n'a pas agi les yeux fermés, c'est évident. Voici ce qu'il dit touchant l'expérience qu'il a acquise de ce chef:

La tâche est ardue. Avant d'en venir à une décision, je crois avoir épuisé toutes les sources de renseignements disponibles. J'ai voyagé dans tous les types d'appareils en usage sur les routes de la poste aérienne aux Etats-Unis; j'ai discuté de la question avec les dirigeants de toutes les sociétés transaméricaines qui ont vu le succès couronner leurs efforts. J'ai eu l'avantage de discuter le problème avec le gérant général de l'Imperial Airways et avec le personnel du ministère anglais de l'Air. J'ai lu tous les ouvrages que j'ai pu trouver sur ce sujet. De tout cela, j'ai tiré certaines conclusions. La discussion de ce soir, s'inspirant d'un esprit amical et du désir sincère d'amener les meilleurs résultats possible, a mis en lumière au moins quatre façons de voir bien distinctes sur la méthode à employer pour réaliser cette entreprise. Ayant suivi les discours prononcés sur le sujet, je reste convaincu que le projet de loi offre la solution la plus réalisable qui soit. Je crois que nous nous sommes ménagés des sauvegardes sur chaque point.

Lorsque le ministre des Transports comparaîtra devant notre comité, nous obtiendrons des renseignements de première main sur l'objet du présent bill.

Je propose la deuxième lecture...

L'honorable M. DUFF: Avant de...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami a déjà parlé.

L'honorable M. DUFF: J'ai remarqué que l'on a permis à d'autres honorables sénateurs de prendre la parole une seconde fois et je ne puis comprendre pour quelle raison mon honorable leader désire tant m'empêcher de parler.

L'honorable M. DANDURAND: Il ne s'agit pas d'empêcher mon honorable ami de parler. Lorsque je me suis levé, j'ai regardé tout autour de moi afin de me rendre compte si d'autres honorables sénateurs désiraient prendre la parole. Vu qu'apparemment personne ne le désirait, je me suis mis en devoir de clore le débat. Si mon honorable ami désire faire un autre discours, il faudra que je lui donne la réplique et la discussion n'en finira plus.

L'honorable M. DUFF: Je n'ai pas d'objection à ce que mon honorable ami me donne la replique, mais on devrait me fournir l'occasion de répondre à certaines assertions qu'il a faites. J'ai été assez poli pour m'en rapporter à son jugement vu qu'il a bien plus d'expérience que moi dans cette Chambre.

La conversion apparente de mon honorable ami à l'étatisation me rappelle la remarque d'Agrippa à Saint-Paul: "Il s'en faut peu que tu me persuades d'être chrétien". Un principe sérieux est en jeu. Il est bel et bon pour les honorables sénateurs de dire: "Nous devons avoir ce système de transport pour faire concurrence à d'autres"; cependant, je citerai le proverbe qui dit: "Selon le drap on doit tailler la robe". Advenant qu'une compagnie particulière demanderait au Parlement de lui octroyer une charte pour établir un service de

transport aérien au Canada, je serais enchanté pour ma part d'appuyer cette demande. Je vois cette mesure d'un mauvais œil parce que, depuis un bon nombre d'années, nous sommes obligés de voter des millions et des millions de dollars afin de combler les déficits des chemins de fer Nationaux du Canada; or, voici qu'à cette heure, sous le régime du bill en discussion, on nous demande d'autoriser la compagnie à s'enfoncer encore davantage dans les dettes. Je soumets que ce ne sont pas de saines méthodes d'affaire. Mon honorable ami de Scarboro Junction (l'honorable M. O'Connor) déclare que, de concert avec quatre autres capitalistes, il est disposé à fournir les cinq millions de dollars nécessaires pour l'établissement de ce service aérien. Je ne m'attends pas à jamais monter dans un avion parce que cela ne me dit rien qui vaille; cependant, j'admets avec lui que nous vivons dans un temps de progrès et que c'est très bien d'avoir les moyens de transport les plus modernes.

En vertu du projet de loi en discussion, la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada est autorisée à souscrire le capital nécessaire à l'exploitation de ce service. Je m'oppose à l'application du principe en jeu, parce que je réprouve de régime de l'étatisation. Je ne crois pas que ni le Gouvernement ni la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada soient en mesure d'exploiter cette entreprise d'une façon aussi économique que pourrait le faire une compagnie particulière. Nous sommes tous au fait de ce qui est arrivé ces jours derniers et la chose se répètera si le présent bill devient loi: C'est le peuple Canadien qui fournira les fonds.

Quelqu'un a déclaré que nous avons des terrains d'atterrissage au Canada. Eh bien! ces champs d'atterrissage sont à la disposition des entreprises particulières. On les a construits pour procurer du travail aux chômeurs et les avions pourront les utiliser, qu'ils soient la propriété d'une compagnie particulière ou de l'Etat; cet argument ne tient donc pas debout. La question, c'est que nous ne devrions pas charger de nouvelles dettes la compagnie des Chemins de fer Nationaux, c'est-à-dire la population du Canada. Si des compagnies veulent exploiter l'entreprise, qu'on leur donne la permission de le faire sous le régime d'une charte fédérale. Pour quelle raison les contribuables canadiens iraient-ils assumer un nouveau fardeau? Je suis d'avis, qu'à notre titre de représentants du peuple canadien, nous ne devrions pas voter à l'appui du bill ni approuver le principe sur lequel il est fondé.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, j'invoque le règlement. Allons-nous observer raisonnablement le règlement du Sénat canadien ou va-t-on permettre à d'honorables sénateurs résolus et entêtés de faire à leur guise? L'honorable sénateur de Lunenburg (M. Duff) a déjà pris la parole sur cette question. Il viole le règlement en parlant une seconde fois. Il aura amplement l'occasion de prendre la parole devant le comité des chemins de fer. En vertu du règlement, je soumets qu'il n'a pas le droit de parler une seconde fois.

L'honorable M. DUFF: En réponse à l'objection soulevée...

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock) a parfaitement raison. L'honorable sénateur Dandurand était censé avoir clos le débat. J'ai la conviction que l'honorable sénateur de Lunenburg (l'honorable M. Duff) a été assez longtemps dans la vie publique pour être au fait du règlement mieux même que celui qui préside à vos délibérations. Il en a agi ainsi probablement parce qu'il arrive assez fréquemment que l'on ne s'en tient pas strictement à l'observation du règlement, à l'étape de la deuxième lecture des bills. Je demanderai à l'honorable sénateur de terminer ses remarques le plus tôt possible.

L'honorable M. DUFF: J'apprécie les observations qu'a faites son honneur monsieur le président. Maintenant, je prends la parole sur la question de règlement soulevée par l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock). Je demanderai à mon honorable ami de retirer la remarque qu'il a faite à mon égard, à savoir que je suis entêté.

L'honorable M. MURDOCK: Je m'en excuse humblement et je retire la remarque incriminée. Nous savons tous que mon honorable ami n'est pas entêté.

L'honorable M. DUFF: Mon honorable ami s'est servi de ces mots, je le suppose, parce qu'il parlait à son point de vue.

Maintenant, honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de retarder plus longtemps les délibérations de cette Chambre. Je me contenterai d'ajouter ceci: Depuis dix-huit mois que j'ai l'honneur de siéger dans cette enceinte, j'ai remarqué que d'autres honorables membres ont pris la parole même après que le leader de la Chambre avait parlé pour clore le débat. J'ai crû que je pourrais jouir du même privilège.

L'honorable M. LITTLE: Vous en avez joui.

L'honorable M. DUFF: Les honorables sénateurs veulent-ils que je continue à parler ou non? Je puis leur dire que je discuterai encore le présent bill, à l'étape de la troisième lecture.

Je reconnais avec mon honorable ami le leader de la Chambre que ce bill devrait être envoyé à un comité pour y être discuté. Je termine en disant que je suis opposé à ce projet de loi, opposé à la régie d'Etat et opposé à ce qu'on impose aux contribuables du pays le fardeau d'une autre folle dépense.

Quelques honorables SÉNATEURS: Aux voix!

(La motion est adoptée et le bill est lu pour le 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

Sur motion de l'honorable M. Dandurand, le bill est renvoyé au comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres.

BILL DES DOUANES

MOTION POUR DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill no 84), loi modifiant la loi des douanes.

L'honorable M. BALLANTYNE: Honorables sénateurs, j'ai reçu récemment un mot du très honorable leader de l'opposition (le très honorable M. Meighen) me demandant de prier l'honorable leader ministériel de bien vouloir ne pas proposer ce soir la deuxième lecture de ce bill, mais d'attendre à demain pour cela.

L'honorable M. DANDURAND: Nous remettons la chose à demain.

(La motion pour 2e lecture est réservée.)

BILL CONCERNANT LA TAXE DES PROFITS D'AFFAIRES POUR LA GUERRE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. RAOUL DANDURAND propose la deuxième lecture du projet de loi (bill no 85), loi pour remettre en vigueur et modifier la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916.

Honorables sénateurs, voici l'explication de ce projet de loi, qui nous vient de l'autre Chambre: La loi taxant les profits d'affaires pour la guerre a été adoptée en 1916 et elle a été en vigueur durant les années financières de 1915 à 1920, toutes deux inclusivement. Par le chapitre 10 des Statuts de 1924, le Parlement a décrété que toutes les sommes payables sous le régime de ladite loi à titre de taxes intérêts et peines demeureraient dues à Sa Majesté tant qu'elles ne seraient pas intégralement payées et acquittées. Telle était la situation jusqu'à l'époque où les Statuts Revisés du Canada 1927, sont devenus en vigueur le 1er février 1928 par proclamation. L'effet de l'entrée en vigueur des Statuts Revisés du Canada, 1927, est indiqué dans le chapitre 65 des Statuts de 1924, loi concernant les Statuts Revisés du Canada. Ledit chapitre 65 de 1924, après avoir prescrit le dépôt d'un rôle des lois ou des parties de lois qui devraient être incluses dans les Statuts Revisés du Canada, ordonne dans l'article 2 la confection d'une annexe des lois abrogées:

2. Il doit être attaché audit rôle une annexe A semblable de forme à l'Annexe A des Statuts Revisés du Canada de 1906; et la Commission peut comprendre dans ladite annexe toutes les lois et parties de lois qui, tout en n'étant pas abrogées en termes exprès, ont été remplacées par les lois ainsi refondues ou sont incompatibles avec elles, et toutes les lois et parties de lois dont l'effet ne devait être que temporaire et se trouve éteint.

Puis le paragraphe 2 de l'article 5 dudit chapitre 65 de 1924 contient une disposition pour l'abrogation des lois contenues dans ladite annexe A, à partir de la date de la proclamation mettant en vigueur les Statuts Revisés du Canada. Voici ce que dit le paragraphe 2 du dit article 5:

5. (2) A compter de ladite date, toutes les dispositions contenues dans les différentes loi et parties de lois mentionnées dans ladite annexe A, seront abrogées dans la mesure indiquée dans la troisième colonne de ladite annexe A.

Dans ladite annexe A attachée aux Statuts Revisés du Canada de 1927, la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, et toutes ses modifications subséquentes sont, dans la troisième colonne de ladite annexe indiquées comme "périmées". D'autres lois concernant d'autres sujets qui n'ont pas été abrogées ou refondues sont indiquées dans ladite colonne de l'annexe A comme "ni abrogées, ni refondues". D'autres lois qui sont comprises dans les Statuts Revisés du Canada sont indiquées dans ladite troisième colonne comme refondues. Enfin d'autres lois qui ont été abrogées par des lois du Parlement adoptées antérieurement à la mise en force des Statuts Revisés sont indiquées comme étant abrogées par le numéro du chapitre de l'année de telle abrogation.

Toutefois, dans la troisième colonne de ladite annexe A, on n'indique jamais comme ayant été abrogée une loi telle que la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, dont l'application était périmée quant à la répartition pour l'année courante à l'époque de l'entrée en vigueur des Statuts Revisés de 1927. Cependant, en vertu des dispositions du paragraphe 2 de l'article 5 du chapitre 65 des Statuts de 1924, une loi qui est indiquée comme "périmée" dans ladite troisième colonne est censée abrogée et n'avoir plus d'effet. Je puis dire qu'il y a doute sur la question de savoir si une loi indiquée comme "périmée" est réellement abrogée, mais je

suis d'avis qu'une loi ainsi indiquée dans cette colonne est une loi abrogée.

L'intention du Parlement, du moins en 1924, était apparemment de décréter que les taxes qui sont devenues échues de 1915 à 1920 devaient demeurer des taxes et devaient être acquittées. Je prétends qu'en 1927 on n'a jamais pensé que la simple mention de cette mesure dans la colonne des lois "périmées" voudrait dire qu'une personne qui doit des taxes remontant aux années de 1915 à 1920 n'aurait plus à les payer. Ce bill fait revivre la loi des profits d'affaires pour la guerre de 1916 en ce qui regarde les taxes devenues dues durant la période de 1915 à 1920.

Il y a deux autres dispositions se rapportant aux parties de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre qui accordent au contribuable un droit d'appel. La procédure relative à l'appel sous le régime de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre est très embarrassante. Pour un cas un peu compliqué, ainsi que cela peut arriver pour ceux suscités par l'application de la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre, 1916, les appels sont excessivement coûteux. La loi taxant les profits d'affaires pour la guerre contient une disposition qui pourvoit à la nomination d'un Conseil d'arbitres. Viennent ensuite les appels contre la décision de ce Conseil. Les dispositions relatives à l'appel sous le régime de la loi de l'impôt de guerre sur le revenu sont bien plus directes et moins coûteuses, tant pour la Couronne que pour l'appelant, et nous avons jugé à propos de supprimer cette disposition relative au Conseil d'arbitres. Je puis dire en passant que les arbitres sont nommés par le Gouvernement. Pour faire juger un appel sous le régime de ces dispositions, le Gouvernement doit d'abord nommer un Conseil d'arbitres qu'il faut rémunérer. Les arbitres, je le présume, ont à choisir un avocat qui pourrait travailler durant plusieurs mois à cet appel pour arriver finalement à constater qu'il doit y avoir un autre appel. Ce bill substitue donc la procédure prescrite dans la loi de l'impôt de guerre sur le revenu à celle prescrite dans la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre.

Telles sont les raisons d'être de ce bill par lequel nous voulons remettre en vigueur et modifier la loi taxant les profits d'affaires pour la guerre. Il donne au Gouvernement le droit de réclamer ce qu'il croit lui être dû par les gens qui n'ont pas payé ces taxes de 1915 à 1920 et de faire justice des fausses déclarations faites par ceux qui ont présenté leurs rapports au Gouvernement.

L'honorable M. BLACK: Puis-je demander à l'honorable sénateur si ce bill va être soumis à l'examen du comité plénier ou si on va le renvoyer à un comité spécial.

L'honorable M. DANDURAND: Je pensais que nous aurions pu en voter la troisième lecture. J'ai ici un rapport du légiste du Sénat qui déclare qu'il n'y a pas lieu de retoucher ce bill. J'en ai expliqué le seul objet.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Du consentement de la Chambre, je propose la troisième lecture de ce projet de loi.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

PROJET DE LOI CONCERNANT L'ACCORD CONCLU ENTRE LE CANADA ET L'URUGUAY

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 86), loi concernant un certain accord commercial entre le Canada et l'Uruguay.

—Honorables sénateurs, l'objet de ce projet de loi est de ratifier un accord commercial conclu entre le Canada et l'Uruguay et signé en août dernier. Cet accord est pour une durée de trois ans et, à moins d'un avis de six mois avant la date de l'expiration de la période de trois ans, il restera en vigueur jusqu'à ce qu'un avis de six mois soit donné subséquemment.

Cet accord prescrit, pour chaque partie, le traitement de la nation la plus favorisée en ce qui concerne les droits de douane, lesquels, soit dit en passant, ne bénéficient pas au Canada, ainsi que je l'expliquerai plus loin. Il prescrit aussi qu'il n'y aura pas d'inégalité de traitement pour ce qui concerne le contrôle du change ou l'imposition des contingentements. Les préférences accordées à d'autres parties de l'Empire sont exclues de l'application de l'accord, ainsi que tous traitements de faveurs que l'Uruguay peut accorder à des pays qui l'avoisinent, tels que la Bolivie, le Brésil, le Paraguay et l'Argentine.

Notre commerce avec l'Uruguay est très peu considérable. Au cours de l'année terminée le 31 mars 1936, les ventes du Canada à l'Uruguay se sont élevées à $368,000, et nous lui avons acheté pour $206,000 de marchandises. Nos principales exportations sont les unes admises en franchises et les autres sujettes à des droits. Les denrées importantes qui y entrent en franchise sont le papier à journal et les instruments aratoires, sauf les charrues. Nos exportations sont les chaussures en caoutchouc, les pneus d'automobile

et chambres à air, les automobiles et les machines à coudre, ainsi que certains autres articles de moindre importance. Ainsi que je l'ai fait voir tout à l'heure, les avantages que le Canada va retirer de cet accord ne sont pas des concessions douanières. D'un autre côté, cet accord fait disparaître ce que je pourrais appeler une menace possible pour ce qui concerne la façon dont l'Uruguay peut nous traiter. Il n'y a quelques années, le Parlement de l'Uruguay a autorisé son gouvernement à augmenter les droits de moitié contre tout pays qui ne lui accorderait pas le traitement de la nation la plus favorisée. L'Uruguay n'a jamais appliqué cette loi contre le Canada, mais elle l'a appliquée contre certains autres pays et il était toujours possible qu'elle l'appliquât un jour contre le Canada. L'accord fait disparaître cette menace. L'Uruguay a aussi convenu de ne pas traiter le Canada d'une façon inéquitable dans l'application ou la distribution du contrôle du change et, ainsi que je l'ai dit tout à l'heure, elle ne fera pas de distinction injuste contre nous en ce qui concerne les contingentements. C'est-à-dire, que nous recevrons de sa part un traitement à peu près égal à celui qu'elle accorde à tout autre pays.

Les avantages que retirera l'Uruguay sont qu'il obtient le traitement de la nation la plus favorisée dans notre tarif. Après la signature de l'accord provisoire en août dernier, il a bénéficié immédiatement de notre tarif intermédiaire. En obtenant ce traitement de la nation la plus favorisée, il bénéficiera en outre de tout avantage qui pourra résulter des accords conclus avec les Etats-Unis, la France et la Pologne. L'Uruguay nous vend surtout des conserves de viande, pour lesquelles nous avons réduit notre droit de 35 p. 100 à 30 p. 100; de la laine, pour laquelle le droit a été réduit de 15c à 10c par livre; du saindoux et des produits du saindoux, pour lesquels le droit a été réduit de 2c à 1¾c par livre, ainsi que des peaux, qui restent sur la liste des articles admis en franchise. Cet accord ne réduit pas le droit sur la graine de lin, lequel est de 10 p. 100 sous le tarif intermédiaire et sous le tarif général.

En résumé, nous accordons à l'Uruguay le traitement de la nation la plus favorisée que nous accordons aux autres pays qui sont ses concurrents,.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

L'honorable M. DANDURAND.

BILL CONCERNANT LES APPROVISIONNEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi (bill n° 88) concernant les approvisionnements du ministère des Transports.

Honorables sénateurs, l'objet de ce projet de loi est de simplifier la comptabilité et l'administration des approvisionnements du ministère des Transports. On croit que cette mesure va réduire l'inventaire des approvisionnements qui sont aujourd'hui inscrits dans les livres comme un actif du Dominion. La difficulté présente est qu'il y a dix crédits différents dans le ministère et que les approvisionnements acquis sous le régime de chacun de ces crédits doivent être gardés séparément.

Le très honorable M. GRAHAM: Tout cela est dans le même ministère?

L'honorable M. DANDURAND: Oui. Le seul moyen de transporter des approvisionnements d'un crédit à un autre est la vente, ce qui entraîne beaucoup de comptabilité. Il en résulte que nous avons soixante dépôts d'approvisionnements d'un littoral à l'autre, jusqu'à trois dépôts dans une même ville, et même quatre dans un cas, et qu'il y a cinq ou six compartiments différents dans chacun de ces dépôts. Les marchandises qu'on achète doivent être placées dans un compartiment et utilisées dans ce même compartiment conformément au crédit voté, et l'on ne peut les transférer à un autre compartiment où l'on en a besoin.

Les achats annuels d'approvisionnements pour ce ministère s'élèvent à environ 3 millions de dollars et nos stocks actuels d'approvisionnements sont de $1,500,000, ce qui évidemment est un chiffre absurde. Le ministre déclare qu'il a essayé de faire réduire ces stocks et qu'on lui a expliqué qu'il est impossible de le faire sans l'adoption d'une loi de ce genre pour autoriser la réunion des stocks destinés aux divers services.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: D'après le légiste, il faut un certain nombre d'amendements pour améliorer la forme de certains articles, puis il faudra remodeler entièrement certaines parties du projet de loi. Je propose donc que ce projet de loi soit renvoyé au comité de la banque et du commerce.

(La motion est adoptée.)

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

MARDI, 6 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE, DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES

Sur motion de l'honorable M. Robinson, pour l'honorable M. McMeans, président du comité des divorces, les bills suivants sont lus pour la 1re, 2e et 3e fois, et adoptés, sur division:

Bill T2, Loi pour faire droit à Albert Henry Pergley.

Bill U2, Loi pour faire droit à Suzanne Rosenthal Winnikoff.

Bill V2, Loi pour faire droit à Kate Mary Briggs Robinson.

Bill W2, Loi pour faire droit à Mildred Gordon Kahn.

Bill X2, Loi pour faire droit à Ernest Arthur Allen.

Bill Y2, Loi pour faire droit à Florence Rose Wright Clark.

Bill Z2, Loi pour faire droit à Constance Hope Davidson.

LOI D'ARRANGEMENT ENTRE CULTIVATEURS ET CRÉANCIERS

APPLICATION DANS L'ÎLE DU PRINCE-ÉDOUARD

Sur la proposition de l'honorable M. MacArthur:

Qu'il attirera l'attention du Sénat sur l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, dans l'Ile du Prince-Edouard, et qu'il demandera au Gouvernement quelle action il entend exercer à cet égard.

L'honorable J. J. HUGHES: Honorables membres, l'honorable sénateur de Prince (l'honorable M. MacArthur) est malade et incapable d'assister à la séance d'aujourd'hui. Vu que la fin de la session approche et que cette question est assez importante, je demanderai la permission à la Chambre d'ouvrir la discussion. Nous pourrions ensuite l'ajourner à demain, car il y a tout lieu de croire que l'honorable sénateur sera alors présent.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami sera-t-il long?

L'honorable M. HUGHES: Non, je serai bref.

L'honorable M. DANDURAND: Vu que l'honorable représentant de Prince (l'honorable M. MacArthur) sera ici demain, je demanderais à l'honorable sénateur de King's (l'honorable M. Hughes) d'attendre le retour de son collègue pour faire ses observations.

L'honorable M. HUGHES: Il faudra bien commencer la discussion un jour, et je crois que le moment est propice aujourd'hui.

L'honorable M. DANDURAND: Mais le Sénat est saisi de lois importantes.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il en sera de même, demain, je suppose. Je peux faire erreur, mais il me semble que l'honorable sénateur a le droit de parler sur cette question s'il le désire.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'encourage pas les longs discours, cependant, car je connais les besoins de l'heure.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Puis-je demander au Sénat de prendre bien soin de ne pas poser un précédent qu'il ne voudra peut-être pas suivre à l'avenir? Je crois que la motion devrait être faite et que la discussion devrait être ouverte par l'honorable sénateur qui l'a inscrite à l'Ordre du jour. Il ne me semble pas raisonnable de procéder autrement, parce que, dans ce cas, la discussion pourrait être commencée par un honorable membre qui serait opposée à la motion. Cependant, si c'est le désir du Sénat, l'honorable représentant de King's (M. Hughes) peut commencer.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce n'est pas une motion, monsieur le Président, ce n'est qu'une demande de renseignements attirant l'attention du Sénat sur certaines questions. Je ne crois pas qu'un honorable sénateur soit empêché de parler sur une question inscrite à l'Ordre du jour simplement parce que l'honorable membre qui l'y a fait insérer n'est pas présent, ou même parce que, bien que présent, il refuse de la discuter. Il ne peut certainement pas en empêcher l'étude parce qu'il s'absente ou ne veut pas en entreprendre la discussion.

L'honorable M. HUGHES: Honorables sénateurs, j'ai écrit mes observations afin d'être aussi bref et aussi cohérent que possible.

L'accomplissement d'un devoir n'est pas toujours une tâche agréable. Néanmoins, c'est ou ça devrait être ce qui importe le plus. Je puis affirmer, je crois, que les considérations d'ordre politique ne jouent qu'un rôle bien secondaire dans le travail de cette Chambre, et il doit en être ainsi. Je ne voudrais pas que mon attitude au sujet de cette loi soit mal comprise ou mal interprétée, et à cette fin je dirai d'abord que j'ai appuyé l'adoption de cette loi et contribué ainsi à la faire insérer

dans nos Statuts. C'était à mon sens une législation bien conçue qui, si elle était bien appliquée, ferait beaucoup de bien. A ce sujet j'approuve entièrement la résolution adoptée par les cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard à leur réunion annuelle, tenue à Charlottetown l'hiver dernier:

Qu'il soit en conséquence décidé que nous, le Central Farmers' Institute de l'Ile du Prince-Edouard ici assemblés, sommes d'avis que cette loi, si elle est convenablement appliquée, est d'un grand avantage pour plusieurs de nos cultivateurs, et demandons respectueusement qu'elle soit maintenue et que les séquestres officiels nommés en vertu de cette loi reçoivent un traitement déterminé au lieu de toucher une commission.

A mon avis les cultivateurs qui ont adopté cette résolution auraient condamné le service chargé de l'application de cette loi s'ils avaient été renseignés sur la manière dont cette loi a été appliquée. Les cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard, dans l'ensemble, ne sont pas des exploiteurs et ils n'ont pas foi en un système qui consiste à exploiter les autres. J'ai dit que cette loi avait été bien conçue. Mais toute législation peut être gâchée par une mauvaise application. Si j'ai bien compris cette loi elle visait à aider le cultivateur honnête et laborieux qui, sans qu'il y ait faute de sa part, se trouvait incapable de faire face à ses engagements lors de leur échéance. Elle aidait cet homme en lui accordant un délai, ou en diminuant ses obligations, ou en faisant ces deux choses à la fois; mais elle n'a jamais visé à encourager qui que ce soit à être malhonnête. Le but n'en a certainement jamais été d'en faire une mine d'or pour ceux qui étaient chargés de son application. On a cru qu'il était dans l'intérêt public d'encourager ceux qui s'efforçaient de réussir sur la terre à y rester plutôt que de l'abandonner, et cette considération s'appliquerait peut-être encore plus à l'ouest qu'au centre ou à l'est du Canada. On a pensé également que partout où la chose serait possible les séquestres réuniraient les débiteurs et les créanciers afin d'en arriver à un arrangement à l'amiable. Lorsque la chose serait impossible ou impraticable, parce que les créanciers, ou certains d'entre eux, se montraient durs ou déraisonnables, la commission peut sous le régime de la présente loi formuler une proposition qui lui semble juste et acceptable et qui devient obligatoire au même titre qu'une décision de la cour pour toutes les parties intéressées. En quelques mots, c'est ainsi que j'interprète la loi. Si je fais erreur, j'aimerais qu'on me le dise.

Maintenant, voici la question qui se pose. Les fonctionnaires chargés de l'exécution de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard, particulièrement au cours de la dernière année, en comprenaient-ils bien les dispositions, ou la conception que s'en était faite le Parlement lors de son adoption, ou ont-ils la moindre notion de la justice et du bon sens? Je ne le crois pas. Je vous ferai part maintenant de certaines décisions rendues par la commission, que l'on désigne d'ordinaire sous le nom de commission de revision, dont j'ai eu connaissance. Je vous rapporterai aussi certaines choses incroyables que j'ai entendues, mais que je crois être vraies, pour corroborer ce que j'ai affirmé.

Au cours de l'été de 1935, Peter D. Peters, de Rollo Bay, demanda à la commission du prêt agricole de lui consentir un prêt. Sa requête fut rejetée. A ma connaissance on ne lui a donné aucune raison à ce sujet. Je me suis rendu compte qu'on avait commis une erreur et j'ai écrit à M. J. D. MacLean, le commissaire à Ottawa. Il a admis que ces fonctionnaires n'étaient pas infaillibles, et il a ajouté qu'il demanderait à l'un des plus compétents de faire une nouvelle évaluation au cours de l'été de 1936. C'est ce qu'on fit et on a offert de prêter $2,500 à M. Peters. Cette somme avec les produits de la ferme qu'il pouvait vendre l'automne dernier suffisait à payer plus que toutes ses dettes. Au cours de l'été de 1936 la nouvelle commission de revision, désireuse de s'occuper, et ayant entendu dire de quelque façon que M. Peters cherchait à obtenir un prêt, ou désirait effectuer un règlement de ses dettes, le somma ainsi que ses créanciers de comparaître devant elle. J'étais du nombre des créanciers et m'étant rendu à la convocation je demandai à la commission si M. Peters lui avait fait une demande à ce sujet. Le registraire n'était pas présent et en conséquence les autres membres ne le savaient pas, mais ils décidèrent à tout événement d'entendre la cause. Je leur ai dit alors que M. Peters était capable de payer ses créanciers en entier et qu'il consentait à le faire, et qu'il n'avait aucunement besoin de leur intervention. Le président, le juge Saunders, demanda à M. Peters de prendre la parole. Il déclara qu'il était en état de payer toutes ses dettes, mais il ajouta qu'il aimerait bien avoir une réduction si on en accordait à tous. Le juge Saunders semblait partager mon avis, mais M. Harding, le représentant des créanciers sur la commission, s'y opposa fortement et déclara qu'ils entendraient la cause puisqu'ils étaient venus à Souris pour l'entendre. Finalement le juge Saunders approuva M. Harding, et la commission décida que M. Peters vendrait pour $200 de produits de sa ferme, pas davantage, et que ses créanciers devraient se contenter de cette somme ainsi que des $2,450, ou environ, que la commission de prêt lui avançait, comme règlement entier de leurs créances. Et,—le croiriez-vous?—la commission de revision rendit ce

jugement sans se renseigner sur le montant des dettes de M. Peters. Après y avoir pensé et discuté cette question avec ses créanciers, M. Peters décida d'ignorer la commission de revision et de payer ses dettes en entier; ce qu'il fit.

Au cours d'une de ses séances à Souris, cette commission rendit une décision dans un autre cas, dont je vous ferai part. Un M. Gregory, qui habitait tout près de Souris et possédait une petite ferme très légèrement grevée de dettes, mourut. Il laissait deux fils et une fille. Sa femme l'avait précédé. Dans son testament il donnait sa ferme, ses bestiaux et son outillage, à l'un de ses fils, à la condition qu'il paie les dépenses des funérailles, et deux ou trois autres petits comptes au montant de $20 ou $30, et qu'il verse $50 chacun à son frère et à sa sœur. Moins de quatre mois après la mort de son père le fils qui hérita des biens fit une demande à la commission de revision, en vertu de la loi d'arrangements entre cultivateurs et créanciers. Il désirait reduire ses obligation de 50 p. 100, et demandait trois ans pour s'en acquitter. La commission de revision annula les dispositions du testament, diminua ces dettes de moitié, et lui accorda cinq ans pour les payer, sans intérêt, je crois. Au cours de la discussion sur cette cause, j'ai entendu un des membres de la commission, M. Darby, dire que "le testament n'était peut-être pas à la page," et aucun des autres membres de la commission ne sembla voir le ridicule de cette assertion.

Les honorables sénateurs doivent difficilement se rendre compte qu'une commission de trois membres, présidée par un juge de la Cour suprême, puisse rendre de telles décisions, mais ce sont des faits. J'ai entendu de mes propres oreilles le juge Saunders déclarer en pleine séance que le Gouvernement réduisait de moitié tous les comptes des cultivateurs de l'Ouest canadien, que ces gens soient ou ne soient pas en état de les payer. Lorsque la séance fut ajournée je me rendis à l'hôtel et je demandai au juge si je l'avais bien compris. Il a répondu affirmativement, mais un peu plus tard il a ajouté que c'était au Gouvernement de l'Alberta qu'il avait fait allusion. Toutefois, il a semblé croire que peu importait le gouvernement qui agissait de la sorte; la commission de revision de l'Ile du Prince-Edouard s'inspirerait de cette attitude. Nous avons peut-être raison de nous féliciter que le juge Saunders n'ait pas pris comme modèle un personnage plus excentrique et plus irréfléchi que William Aberhart. Je pourrais vous citer d'autres cas d'irréflexion pour ne pas dire davantage, mais je m'arrête.

Je vous rapporterai maintenant certains faits dont j'ai entendu parler et que je sais être vrais dans plusieurs cas. J'ai appris que la commission a tenu des séances et rendu des décisions alors que deux membres seulement étaient présents, et ceci est contraire aux dispositions de la loi. J'ai entendu dire que certains débiteurs avaient deux groupes de créanciers. L'un comprenait ceux qui lui avaient fait crédit avant le mois de mai 1935, et l'autre, ceux qui venaient après cette date. La commission accorda une réduction des créances antérieures à mai 1935, et cinq ans pour les payer. Dans le cas d'un créancier du deuxième groupe qui refusa d'accepter une telle réduction, la commission l'avertit qu'il ne pourrait pas se faire rembourser sa créance, ou même prendre des mesures à cette fin tant que les cinq années ne seraient pas expirées. Certains avocats prétendent que cette décision est tout à fait contraire à la loi. Mais que voulez-vous que les gens y fassent? J'ai également appris que dans certains cas préparés par les séquestres officiels en vue de les soumettre à la commission de revision, ces séquestres officiels étaient eux-mêmes créanciers. Je ne saurais dire si la chose est vraie ou non, mais on pourrait la vérifier facilement.

Je vous rapporterai un autre incident, dont je peux établir l'exactitude au moyen de documents. Le 5 du mois dernier deux membres de la commission, à savoir messieurs Harding et Derby, ont tenu une séance à Souris et ont convoqué John J. Campbell, Jerome McEachren et Russell Peters à titre de débiteurs, et un certain nombre d'autres personnes en qualité de créanciers. John J. Campbell n'a aucunement demandé à être entendu par la commission, parce qu'il y a un peu plus d'un an avant cette date il avait obtenu un prêt de la commission du prêt agricole et avait payé tous ses créanciers en plein. En conséquence, ni lui ni aucun de ses anciens créanciers ne s'occupèrent des lettres reçues du régistraire. On pourrait y voir, ce me semble, un très vif désir de la part d'une organisation de mousser les affaires et d'obtenir du travail si rémunérateur. On me dit que l'affaire de Jerome McEachren avait été réglée par l'ancienne commission de révision, sous la présidence du juge Arsenault. Personne ne peut dire pour quelle raison on a recommencé les procédures. Ni Russell Peters, ni aucun de ses créanciers ne se présentèrent devant le tribunal parce que M. Peters, à ce que l'on me dit, n'avait fait aucune demande à la commission de révision ou à l'un quelconque de ses employés et ne désirait aucune intervention dans ses affaires. Ce voyage à Souris a bien dû coûter aux contribuables du Canada au moins $50 et les frais, et il semble qu'il ne fut entrepris que pour cette seule raison.

Je n'ai encore rien dit des frais énormes que demande l'application de cette loi. J'ai parlé de certains aspects de cette question qui me semblent être d'une bien plus grande importance. Il y a environ une semaine, j'ai lu dans un journal de Charlottetown un article où l'on semblait chercher à excuser ou atténuer les méthodes d'exploitation de l'Ile du Prince-Edouard en disant que notre situation n'était pas pire, si toutefois elle était aussi mauvaise, que celle des autres provinces. On établissait une comparaison entre notre province et la Nouvelle-Ecosse, où la moyenne du coût de chaque cause a été de $159.27 tandis qu'elle a été de $55.09 dans l'Ile du Prince-Edouard. Tous les comptables savent que l'on peut faire servir les pourcentages à prouver presque n'importe quoi quand on ne tient pas compte de certains facteurs qui ont trait aux problèmes. Tâchons de tenir compte ici de tous les facteurs. La Nouvelle-Ecosse est, je suppose, quatre ou cinq fois plus vaste que l'Ile du Prince-Edouard et sa population,—je parle de mémoire,—représente quatre fois celle de l'autre province. Bien que l'on ait entendu que 113 causes dans la Nouvelle-Ecosse, on en a entendu 927 dans l'Ile du Prince-Edouard. Il est évident que l'on n'a pas suffisamment appliqué la loi dans la Nouvelle-Ecosse ou qu'on l'a appliquée à un nombre trop considérable de cas dans l'Ile du Prince-Edouard. Ajoutons à cela que lorsque les cas sont peu nombreux et que les distances à parcourir sont considérables, le coût de chaque cause doit évidemment être bien plus élevé que là où le nombre des causes est moins nombreux et les distances plus courtes. Si, par exemple, l'on n'avait entendu que treize causes dans la Nouvelle-Ecosse, chacune de ces causes aurait coûté considérablement plus cher. Comparons les frais que représente pour chaque habitant l'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard à ceux de l'application de la même loi dans tout le Canada. Ce calcul ne serait pas injuste à la province de l'Ile du Prince-Edouard, je crois, pour les raisons que j'ai déjà indiquées. Les frais d'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard s'établissent à $51,071.04. Si la même proportion avait été maintenue dans tout le Canada, le coût global aurait été de plus de 6 millions de dollars, tandis qu'il n'a été, en réalité, que de $1,424,772.69. Je crois que ceux qui ont appliqué la loi dans les autres provinces ont été bien rémunérés. Je pense même qu'un certain nombre ont été trop généreusement payés. Quoi qu'il en soit je laisse aux honorables sénateurs des autres provinces le soin d'approfondir cette question, s'ils le désirent. Cette comparaison nous fait voir, j'en ai bien peur, que non seulement il y eut beaucoup de choses à reprendre dans l'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard, mais aussi que le bureau central d'Ottawa avait perdu le contrôle de la situation dans cette province et n'avait pas suffisamment contrôlé la dépense, ou peut-être toute autre chose.

J'ai déjà exprimé l'opinion que les dépenses excessives en rapport avec l'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard constituent, à mon avis, l'aspect le moins grave de toute l'affaire. Il y a dans cette Chambre un grand nombre d'avocats éminents. Les deux chefs du Sénat sont eux-mêmes des hommes de marque dans cette profession et dans le monde des affaires. Je leur demande de me dire, bien sérieusement, si, à leur avis, il est possible qu'un juge de la Cour suprême, en pleine possession de ses facultés, rende des décisions du genre de celles qu'a rendues ou qu'a laissé rendre le juge Saunders au sujet de l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers dans l'Ile du Prince-Edouard. Je suppose, ou du moins je crois avoir le droit de supposer que lorsqu'il est entré dans la magistrature le juge Saunders connaissait bien le droit, les affaires, et était doué, dans une mesure raisonnable, de bon sens. S'il possédait alors toutes ses connaissances et ses aptitudes, je me vois dans l'obligation de croire qu'il les a perdues et qu'il n'est plus en état de remplir le poste de juge. La question est très grave et il faut l'examiner attentivement.

L'honorable M. DANDURAND: Je me vois contraint de différer d'opinion sur l'aptitude d'un juge à remplir la position de chef d'un tribunal. La difficulté, à mon avis, vient du fait qu'on le blâme à titre de président d'une commission. Or, j'ai l'impression que l'honorable sénateur (l'honorable M. Hughes) soulève ici une question assez délicate. Je ne sais pas s'il s'agit d'un juge de la cour de comté ou de la cour supérieure.

L'honorable M. HUGHES: De la Cour suprême, si cela peut faire quelque chose.

L'honorable M. DANDURAND: Je désire tout simplement exprimer ma crainte que l'honorable Sénateur s'éloigne de l'usage établi au Parlement.

L'honorable M. HUGHES: J'expose mes raisons. J'ai presque fini.

L'honorable M. HARDY: Tenez-vous-en à la Commission et vous pourrez dire tout ce que vous voudrez, je crois.

L'honorable M. HUGHES: Je suis d'avis qu'il ne sera jamais sage de permettre aux Canadiens de perdre confiance dans l'intégrité et la compétence de nos tribunaux. Et c'est ce qu'il y a de plus grave dans cette affaire. Il y a quelques jours, j'ai lu dans un

journal que le Barreau du Nouveau-Brunswick avait fait tenir une requête au ministère de la Justice demandant la mise à la retraite d'un juge de cette province parce qu'il souffrait d'une infirmité physique. La faute n'en était pas au juge.

Voici maintenant ce que je propose. Etant donné qu'un grand nombre de ministres s'en vont assister au couronnement, je ne crois pas que l'on puisse faire une enquête appropriée dès maintenant. On devrait, cependant, en faire une. Je propose donc que l'on suspende l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers dans l'Ile du Prince-Edouard pendant quelques mois, ou d'ici à ce que le ministère des Finances, le ministère de la Justice, ou peut-être tout le cabinet, puissent examiner la situation à fond et prendre les mesures qui s'imposeront alors. Je vous remercie, honorables sénateurs.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables membres, loin de moi la pensée de vouloir retarder les travaux de la Chambre, mais il se peut que je sois retenu ailleurs quand nous étudierons de nouveau la question. J'ai reçu quatre ou cinq lettres à ce sujet. Il me semble qu'il n'existe aucune raison particulière pour qu'on m'écrive, à moi. Bien que ces lettres ne confirment pas tous les détails exposés par l'honorable membre, on s'y plaint amèrement de l'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard. Si je n'avais connu l'une des personnes qui m'ont fait tenir ces lettres, j'aurais été enclin à croire qu'elles venaient de gens toqués, mais il n'en est rien. Je suis certain que le ministre des Finances, qui voit à l'application de la loi, ne tolérerait pas du tout cet état de choses s'il était convaincu de son existence. J'ai bien peur que ce soit un fait et que les observations de l'honorable sénateur de King's (l'honorable M. Hughes) soient trop exactes.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, c'est la première fois que j'entends parler de ce qui vient de nous être dit. J'ai vu la liste des membres ou des fonctionnaires de la commission dans l'Ile du Prince-Edouard, mais je ne connaissais aucunement la nature des critiques que l'on devait faire. J'appellerai l'attention du ministre qui s'occupe de cette question sur les observations que nous venons d'entendre.

L'honorable J. E. SINCLAIR: Honorables membres du Sénat, je ne crois pas qu'il soit nécessaire de discuter l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers dans l'Ile du Prince-Edouard. Bien que je ne me sois jamais occupé de l'application de la loi, j'en ai eu connaissance par ce que j'ai entendu de la part de ceux qui ont comparu, soit à titre de créanciers ou de débiteurs, et qui ont demandé un arrangement. J'ai écouté attentivement les observations de l'honorable sénateur de King's (l'honorable M. Hughes). Je ne connais absolument rien des cas qu'il a rappelés, si ce n'est qu'ils ont tous trait à sa localité et qu'il était intéressé, à ce qu'il nous dit lui-même, dans quelques-uns d'entre eux. Je sais que l'on a voulu, il n'y a pas bien longtemps, à Charlottetown où les cultivateurs tiennent leur réunion annuelle au mois de février...

L'honorable M. HUGHES: Au mois de mars.

L'honorable M. SINCLAIR: Je crois que c'était au mois de février dernier. On a voulu connaître l'opinion des cultivateurs au sujet des résultats de la loi et ils l'ont approuvée.

L'honorable M. HUGHES: J'ai lu le texte de la résolution adoptée par les cultivateurs, et je l'approuve entièrement. On y trouve les mots "convenablement appliquée".

L'honorable M. SINCLAIR: Toutes les critiques semblent porter sur l'application de la loi. J'ai entendu parler des plaintes indiquées par l'honorable sénateur de King's (l'honorable M. Hughes) mais je n'en crois pas moins que cette loi rend de bons services à la province de l'Ile du Prince-Edouard.

Je ne crois pas qu'il soit sage d'en suspendre l'application, selon que l'a suggéré l'honorable sénateur. Si les cas mentionnés ont été traités de la manière indiquée par lui, on peut avoir recours à un moyen autre que celui de soulever la question à la dernière minute de la session. L'honorable sénateur peut fort bien demander que cette question soit examinée par un comité de cette Chambre à un moment où il est possible d'étudier tous ces cas. On en trouvera tous les détails dans les dossiers qui se trouvent au bureau du surintendant qui voit à l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers; tout cela se trouve au ministère des Finances. Si l'on nous dit qu'il y a eu des abus, il est de notre compétence d'examiner soigneusement et prudemment ces rapports et d'établir s'ils sont bien ou mal fondés. Pour ma part, plusieurs raisons m'empêcheraient d'ajouter foi à ce que l'on pourrait me dire sur l'exactitude ou la fausseté de ces affirmations, tant que l'on n'aura pas fait une enquête de ce genre. Je connais le savant juge qui est actuellement président de la commission de revision de l'Ile du Prince-Edouard, le juge Saunders. Je connaissais aussi le juge qui l'a précédé et qui s'est volontairement démis de ses fonctions en 1935. Je ne crois pas qu'un membre du Parlement ou qui que ce soit ait le droit de manquer de respect à l'un de ces deux juges qui ont rendu de justes et honnêtes services.

On a déposé, il y a quelques jours, sur le bureau de cette Chambre un rapport indiquant le coût de l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, coût qui est payé par le Gouvernement. Les honorables membres savent qu'au cours de la session qui a précédé l'adoption de cette loi nous avons adopté la loi sur les arrangements avec les créanciers des compagnies, laquelle permettait aux compagnies et maisons d'affaires de régler leurs dettes sans que leurs biens soient vendus et que leur commerce soit mis en liquidation. Le Gouvernement ne s'est pas engagé à payer les frais de l'application de cette loi. Le Parlement a agi sagement, à mon avis, en décidant de faire payer par l'Etat les frais de l'application de la loi d'arrangement entre cultivateurs et créanciers, qui accorde les mêmes avantages aux cultivateurs. Les honorables membres se rappelleront facilement les témoignages rendus devant notre comité de la banque et du commerce. Les représentants des compagnies de prêts hypothécaires, les compagnies de prêts et les autres institutions de tout le Canada ont approuvé cette mesure.

Je crois que la loi a bien fonctionné. Il se peut que, parmi tous les cas qui ont été examinés par la commission, il y en ait quelques-uns au sujet desquels nous différons d'opinions avec la commission de révision; mais, dans tous ces cas, il s'agit tout simplement d'une honnête divergence d'opinions. J'ai l'impression que la commission de révision de l'Ile du Prince-Edouard a agi au meilleur de son jugement au sujet de toutes les causes qu'elle a entendues. Je crois aussi qu'un bien petit nombre de ses décisions prêtent le flanc à la critique de la part de ceux qui connaissent bien la question.

Mon honorable ami de King's a fait une comparaison établissant le coût par tête de l'application de la loi dans l'Ile du Prince-Edouard et dans les autres parties du Canada. La base de cette comparaison n'est pas juste pour ma province, laquelle est dans une large mesure une province agricole. Je devrais dire que le chiffre de notre population urbaine ou employée dans l'industrie n'est que de 15,000 sur une population totale de 90,000. Les honorables membres peuvent constater que, dans ces conditions, il n'est pas tout à fait juste de comparer les frais pour chaque habitant à ceux d'une autre province où la proportion des employés dans l'industrie est bien plus considérable, atteignant jusqu'à 50 p. 100 dans certains cas.

Les séquestres officiels, dont on a parlé ici, touchaient au début des appointements. Au mois de janvier 1936, le ministère des Finances a modifié le mode de rémunération et a décidé de leur accorder certains honoraires. Un séquestre officiel reçoit $20 pour chaque cause qu'il entend et pour laquelle il propose un mode de règlement et effectue un arrangement avec le créancier. S'il ne peut réussir à effectuer un arrangement et si la cause est renvoyée à la commission de révision il ne reçoit que $15. Cette modification du mode de rémunération a fait économiser à notre pays la somme de $258,000. Je crois que l'application de la loi est tout aussi effective que lorsque le séquestre officiel touchait des appointements.

J'ai sous les yeux tout un tas de détails, mais je n'en veux examiner que quelques-uns. La Chambre apprendra peut-être avec intérêt qu'au cours des deux années où la loi a été appliquée, 3,955 cultivateurs de l'Ile du Prince-Edouard se sont adressés aux séquestres officiels et ont demandé un règlement de leur situation financière. Sur ce nombre de demandes, seulement 901 propositions ont été faites. Des règlements de gré à gré, grâce à l'intervention des séquestres officiels, ont été effectués dans 217 cas. Les cas renvoyés à la commission de révision ont été au nombre de 508, dont 458 ont été réglés, ce qui laissait 50 cas pendants au 10 février de cette année. Ajoutons à cela que les séquestres officiels ont effectué 190 règlements sans faire de nouvelles propositions aux cultivateurs et aux créanciers. Les honorables membres verront qu'en dépit du nombre considérable des cultivateurs qui ont demandé un arrangement, on n'a donné suite aux propositions de règlement que dans moins du quart des demandes.

Etant donné que la loi ne peut pas s'appliquer aux dettes contractées après le mois de mai 1935, sauf du consentement exprès du créancier, il semble évident que si les conditions actuelles se maintiennent, on aura graduellement de moins en moins recours à cette loi. Les demandes de règlement dans l'Ile du Prince-Edouard étaient en moyenne de 40 par mois au commencement de l'année dernière, mais, grâce à la bonne récolte, cette moyenne avait baissé considérablement avant la fin de l'année. Au mois d'octobre il y eut environ 40 demandes, mais au mois de novembre seulement 33, et au mois de décembre le nombre n'en était plus que de 28. Au mois de janvier de cette année le chiffre en était encore moins élevé et au mois de février 16 demandes seulement ont été faites aux séquestres officiels.

Je ne vois pas ce que l'on peut gagner à faire des affirmations téméraires au sujet de l'application de cette loi. Nous ne pouvons nous attendre que l'application en soit parfaite, mais je suis convaincu que dans l'Ile du Prince-Edouard on y a atteint une perfection aussi grande que dans les autres parties du Canada. Je suis certain que mon honorable ami (l'hon. M. MacArthur), qui désire expri-

mer certaines opinions à ce sujet, constaterait, si les dossiers étaient examinés et les fonctionnaires interrogés devant un comité de cette Chambre, qu'il n'existe aucune justification de toute l'agitation que l'on fait au sujet de l'application de cette loi dans l'Ile du Prince-Edouard.

L'honorable M. HUGHES: J'aimerais qu'un honorable collègue propose l'ajournement du débat jusqu'à demain, car l'honorable sénateur de Prince (l'hon. M. MacArthur) sera probablement présent alors.

(Sur motion de l'honorable M. Calder, le débat est ajourné.)

BILL DES DOUANES

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill 84, Loi modifiant la loi des douanes.

—Honorables sénateurs, ce bill propose un certain nombre d'amendements à la loi des douanes. Je n'ai pas besoin de les expliquer en détail, parce que le comité les discutera séparément. J'appellerai simplement l'attention sur l'article 3, qui prévoit que certaines valeurs imposables sont censées avoir été fixées par la loi. L'article est ainsi conçu:

3. Ladite loi est en outre modifiée par l'insertion de l'article suivant, immédiatement après l'article quarante-trois:

"43a. (1) Toutes valeurs imposables jusqu'ici fixées par le ministre, le commissaire des douanes ou le commissaire adjoint des douanes, ou sur une base ou d'après une méthode prescrite par l'un d'entre eux, agissant ou paraissant agir en conformité des dispositions de l'article quarante-sept A de la Loi des douanes, chapitre quarante-huit des Statuts revisés du Canada, 1906, tel qu'édicté par l'article trois du chapitre dix-huit du Statut de 1922, ou de l'article quarante-trois de la Loi des douanes, chapitre quarante-deux des Statuts revisés du Canada, 1927, ou de l'article quarante-trois de ladite Loi des douanes, tel qu'édicté par l'article quatre du chapitre deux du Statut de 1930 (seconde session), ou du paragraphe premier de l'article quarante-trois de ladite Loi des douanes, tel qu'édicté par l'article un du chapitre sept du Statut de 1932-1933, sont censées, nonobstant tout prétendu défaut, omission ou manque d'autorité à cet égard, avoir été licitement fixées en vertu des dispositions susdites, et tout ce dont l'accomplissement est requis par statut pour fixer ces valeurs est réputé avoir été accompli; en outre, lesdites valeurs imposables ainsi que le prélèvement et la perception de tous droits ou taxes basés ou paraissant être basés sur ces valeurs, sont par les présentes confirmés et ratifiés.

(2) Sans restreindre la portée générale du paragraphe précédent, tout acte jusqu'ici accompli par le ministre, le commissaire des douanes ou le commissaire adjoint des douanes, ordonnant que la valeur imposable, dans un cas quelconque ou une catégorie de cas, devrait être considérée comme fixée en la monnaie du pays d'exportation, est par les présentes confirmé et ratifié, et toute valeur imposable déterminée conformément à cet ordre est réputée avoir été dûment fixée sous le régime de l'article quarante-trois de la présente loi; en outre, le prélèvement et la perception de tous droits ou taxes basés ou paraissant basés sur ces valeurs sont censés avoir été dûment effectués.

(3) Aucune disposition du présent article ne doit porter atteinte à des procédures judiciaires, par voie de pétition de droit, relativement auxquelles il a été décerné un fiat du gouverneur général avant le premier jour d'octobre 1936 inclusivement."

Je vais présenter à la Chambre, à titre de mémoire, une déclaration du ministère du Revenu national, l'honorable M. Ilsley.

Quelque temps avant que la Grande-Bretagne abandonne l'étalon-or, notre monnaie étant dépréciée en regard de celle des Etats-Unis et, sous le régime de l'article 43, on imposa certaines valeurs sur les fruits et les légumes pour fins de droits de douane. Le commissaire des douanes de l'époque interpréta les ordres du ministre comme fixant ces valeurs en monnaie des Etats-Unis plutôt qu'en monnaie du Canada et il donna des instructions en conséquence aux percepteurs des douanes. Il en résulta que l'on perçut des droits de dumping plus élevés qu'on ne l'aurait fait, si l'on avait interprété les ordres du ministre comme désignant la monnaie canadienne; les droits établis sur cette base ont été perçus au cours d'une période comprise entre le mois de novembre 1931 et le mois de mai ou de juin 1932. Ces droits de dumping servent de base à la pétition de droit qui a été produite en 1936. Un décret autorisant la poursuite a été accordé et, présentement, la cause est pendante devant la Cour de l'échiquier. Voilà l'une des irrégularités dont se plaignent un certain nombre d'importateurs. On se plaint aussi d'autres irrégularités en ce qui regarde l'imposition de ces droits de dumping. Voici:

1° Les évaluations furent fixées, se plaint-on, sans l'autorisation du gouverneur en conseil; on prétend que lorsque l'évaluation a été fixée une fois, l'autorité de le faire est épuisée. Le ministère est d'avis que puisque les décrets du conseil autorisant le ministre à déterminer les valeurs n'ont jamais été annulés, ils étaient disponibles à chaque saison au besoin. Les honorables sénateurs remarqueront que c'est là une question technique de procédure.

2° On allègue que les décrets du conseil autorisant la fixation des évalutions n'ont pas été publiés dans la *Gazette du Canada*, ainsi que l'exige la loi. Le ministère répond que tous ces décrets ont été publiés dans la *Gazette du Canada*, ainsi qu'il est requis. C'est encore un point technique touchant des questions de procédure.

3° On se plaint aussi que les évaluations fixées n'ont pas été publiées dans la *Gazette du Canada*, ainsi que l'exige la loi. Le ministère répond que toutes les valeurs fixées ont été publiées dans la *Gazette du Canada*, mais pas toujours dans l'édition suivante. C'est encore là un point technique.

4° Personne n'était autorisé à édicter un règlement portant que les évaluations doivent être fixées d'après la monnaie du pays exportateur. Le ministère répond que c'est là une décision du commissaire des Douanes rendue lorsque le dollar canadien est devenu avili en comparaison de celui des Etats-Unis. Comme je l'ai dit, cela comprend la période de novembre 1931 à juin 1932. J'ajouterai que cette décision, qui, en vertu de la loi était arbitraire, aurait pu atteindre le même résultat en augmentant l'évaluation en termes de dollars canadiens, vu qu'il appartenait au commissaire ou au ministre de déterminer cette évaluation, arbitrairement, si vous voulez.

5° On allègue que la fixation des évaluations à un prix plus élevé que celui de la facture ne constitute pas une évaluation conforme à l'esprit de l'article 43 de la loi des douanes. Le ministère répond que cette méthode de fixer les valeurs, adoptée en 1932, fut acceptée par la Canadian Fruit and Vegetable Jobbers' Association et le Conseil d'horticulture du Canada, et est encore en usage.

6° On se plaint que rien n'autorise à inclure le poids du contenant dans le calcul des valeurs fixées sous l'empire de l'article 43 de la loi des douanes. Le ministère répond que c'est conforme avec les revisions du tarif exigeant que le poids des colis soit inclus dans le poids imposable, et que cette décision fut prise à la demande de la Canadian Fruit and Vegetable Jobbers' Association.

7° On prétend que rien n'autorise à calculer les valeurs fixes d'après les poids des lettres de voiture. Le ministère répond que cette décision fut prise en 1932 pour faciliter l'uniformité de traitement des fruits et des légumes dans les divers ports, et à la demande de la Canadian Fruit and Vegetable Jobbers' Association.

8° On allègue que certaines estimations que l'on prétendait applicables toute l'année auraient dû être interprétées comme étant applicables jusqu'à la fin de l'année civile, plutôt que toute l'année, comme le faisait le département. Le ministère répond qu'il a toujours interprété cela comme signifiant toute l'année et chaque année jusqu'à ordre contraire, distinction faite de certaines saisons ou certains mois seulement durant lesquels on peut se procurer des marchandises.

9° On se plaint que certains bulletins énonçant les estimations fixes omettaient d'exonérer des consignations achetées et en route vers le Canada au moment de la publication de ces bulletins, comme cela s'était fait habituellement en d'autres occasions. Le ministère répond que ce n'était qu'un changement dans la méthode d'application de la fixation des valeurs, et était conforme à la politique en vigueur à cette époque.

Le ministre continue ses explications:

Voilà les motifs qui sont invoqués et beaucoup d'entre eux sont très techniques. Mais voici ce que je veux souligner au comité. Les importateurs savaient depuis longtemps ce que le département pensait du sens de ces arrêtés du conseil ils connaissaient les ordonnances rendues par le ministre à la suite de ces arrêtés et ils ont réglé leur conduite en conséquence. Tout en sachant comment procédait le département et ce qu'il jugeait à propos de faire, les importateurs donnèrent leurs commandes pendant plusieurs années— cinq ou six ans—et acquittèrent les droits d'antidumping exigés par lui. Dernièrement certaines personnes entreprenantes ont incité à adresser des réclamations au ministère du Revenu national. Ces réclamations s'élèvent déjà à plus de $600,000, et les fonctionnaires de mon département m'informent qu'il est probable que rien que pour les fruits et les légumes les réclamations contre le département atteindront jusqu'à 2 millions de dollars.

Ces réclamations s'appuient sur le prétexte que quiconque a payé des droits illégalement mérite qu'on les lui rembourse, au point de vue équité et justice. Le cas n'est pas le même, car ceux qui ont effectivement payé les droits ne les recouvreront pas; les gens qui en bénéficieront sont les promoteurs de réclamations et d'autres qui en ont fait parvenir un grand nombre au ministère,— nous en avons déjà une pile. Le Trésor perdra ainsi deux ou trois millions de dollars et ceux qui ont payé les marchandises plus cher par suite de droits imposés sur le dumping n'en retireront absolument aucun bénéfice.

C'est pour cela que le Parlement devrait ratifier ces droits. A mon avis, c'est un procédé équitable dans toutes les circonstances. Je n'admets pas que cette loi implique le moindre principe de confiscation. Elle se rapproche beaucoup plus de la loi par laquelle la Nouvelle-Ecosse ratifie chaque année les évaluations. Je crois savoir également qu'il y a quelques années, peut-être pas maintenant, l'Ontario ratifiait annuellement par une loi les ventes de propriétés pour taxes.

Au mieux, l'application de ces articles est fort épineuse. Le ministère de la Justice ainsi que ses conseillers juridiques ont été consultés de temps à autre. Il peut se faire qu'après un examen minutieux des articles ainsi que des nombreux bulletins on trouve un argument légal pour rembourser ces droits, je l'ignore. Deux pétitions de droit ont été présentées déjà, et il en est résulté des exemptions parce que nous ne croyons pas devoir émettre une autorisation de poursuite permettant aux requérants de s'adresser aux tribunaux, quitte à les faire débouter dans la suite. Mais je crois que nous devrions ratifier l'action du ministère touchant ceux qui n'ont pas inscrit de pétition de droit.

Je ferai observer à mes honorables collègues que ces griefs relatifs aux décisions du ministère de novembre 1931 à juin 1932 eussent dû

parvenir au département en un temps raisonnable, mais ils n'ont pas été formulés avant 1936. S'ils n'avaient concerné que l'interprétation du ministère touchant la monnaie à employer dans l'évaluation des marchandises importées, on aurait pu les discuter, et tout tort causé aux importateurs, s'il eut été prouvé, aurait pu être redressé. Au lieu de cela, un individu attaque, de ce chef, toute l'administration du département, de novembre 1931 jusqu'à ce jour. Il a soulevé et organisé les importateurs durant cette période pour qu'ils se portent à l'assaut, on peut le dire avec raison, sur le Trésor fédéral. Nous avons reçu de nombreux télégrammes, à l'instigation évidente du même personnage, qui a prévenu ces importateurs que la perspective de retirer des millions de dollars de l'Etat s'évanouira peut-être si ce bill est adopté. Il a organisé un assaut systématique du ministère du Revenu national dans le but de faire déclarer par les tribunaux que tous les droits de dumping depuis 1931 ont été imposés illégalement. Sa première attaque est basée sur ce que l'on appelle le grief touchant la devise, qui embrasse la période de novembre 1931 à juin 1932. Il a adressé des circulaires à tous les importateurs de fruits et de légumes, les exhortant à se joindre à cette attaque. Il a retenu les services d'avocats éminents pour représenter ces intérêts. Il a exprimé l'opinion que les réclamations relatives à la devise rapporteront des milliers de dollars. Il espère également que les réclamations touchant le droit sur les importations d'oignons atteindront des centaines de milliers de dollars, et il ne fixe pas de limite en ce qui concerne les réclamations relatives aux importations de tomates, de pommes et autres fruits. Elles se chiffreraient, apparemment, à des millions. Je le répète, on est à préparer une ruée dangereuse et formidable sur le Trésor fédéral.

L'honorable M. DUFF: Quel est l'organisateur?

L'honorable M. DANDURAND: M. K. V. McKitterick, gérant de trafic de la Toronto Wholesale Fruit and Produce Merchants' Association. Les honorables sénateurs comprendront que les droits payés par les importateurs sur les légumes et les fruits depuis novembre 1931 ont été imposés en définitive au consommateur par le canal de divers intermédiaires.

L'honorable M. CALDER: N'a-t-on pas protesté alors?

L'honorable M. DANDURAND: Non. Comme je l'ai dit, si les droits ainsi payés étaient trop élevés, c'est le consommateur qui a été obligé de les acquitter. Les importateurs n'ont aucune réclamation morale contre le ministère en ce qui concerne un remboursement, car ce ne sont pas eux qui ont perdu en payant les droits dont ils se sont plaints.

Je doute très fort qu'il convienne de renvoyer ce bill au comité de la banque et du commerce. En supposant que ces importateurs, ainsi organisés, désirent une enquête, nous devrons nous assurer dans chaque cas quel droit l'importateur a payé, comment il l'a absorbé dans son prix de vente, et comment et par qui ce droit a été acquitté en définitive. Si nous cherchons à instituer une enquête à cet égard, nous ne pourrons la terminer avant la prorogation. Nous avons reçu plusieurs télégrammes, mais bien qu'ils viennent de plusieurs individus, ils semblent tous inspirés de la même source.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Sauf erreur, l'honorable leader dit, en effet, que lorsque les droits ont été perçus le Gouvernement était pleinement autorisé par la loi à les imposer.

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et les personnes qui réclament maintenant un remboursement prétendent que le Gouvernement a commis quelque erreur en ne publiant pas l'ordonnance nécessaire dans la *Gazette du Canada*, ou en n'adoptant pas quelque autre procédure technique. Est-ce exact?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, c'est un des points techniques.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: On ne se plaint pas d'avoir payé ces droits illégalement, mais on prétend que la manière d'agir du Gouvernement était erronée. Est-ce bien cela?

L'honorable M. DANDURAND: Oui, sous plusieurs rapports.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Dans la plupart des détails?

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables sénateurs, je ne dis pas que je voterai contre le bill, mais je doute que, en vertu de l'article 43 de la Loi des douanes, le ministère ait eu le droit de percevoir ces droits sur des marchandises importées alors des Etats-Unis, car la loi prescrivait que des droits pouvaient être impose à un pays dont la devise était dépréciée. Cet article en s'appliquait pas aux pays dont la devise faisait prime. Mais outre cela, et laissant de côté pour le moment les observations de l'honorable leader, je suis d'avis que le bill a une bien plus grande portée qu'il a dit. Il tend à ratifier et confirmer ce que les fonctionnaires du ministère ont fait depuis

cinq ans et demi. Il va plus loin: il prévoit ce qu'ils pourront faire à l'avenir sans la sanction du Parlement

Il est vrai que, dans la majorité des cas, le département était autorisé à prélever les droits si ses fonctionnaires s'étaient conformés à la Loi des douanes, qui exige que le ministre,—on pas son sous-ministre, non pas le surintendant, mais le ministre,—publie l'ordonnance dans la *Gazette du Canada*. On a l'autorisation de frapper de droits de dumping les marchandises provenant de pays dont la devise est dépréciée, mais, à mon avis, cette autorisation ne vise nullement les importations de pays dont la devise fait prime. Dans bien des cas le ministre ne l'a pas ordonné; en réalité, il n'en savait rien du tout. C'est le surintendant, ou son adjoint, ou quelque autre haut fonctionnaire, qui s'en est arrogé le pouvoir.

Plusieurs décrets furent promulgués après que les droits eussent été acquittés et que l'acheteur eut vendu les marchandises et eut été payé. Puis le ministère préleva des droits supplémentaires en s'appuyant sur ces décrets. Voilà le nœud de la situation. S'il existe un cas de ce genre, on devrait y parer.

L'affaire McCart est en suspens depuis le mois de février 1936. Le ministère avait promis de procéder en mai, mais on ne fit rien avant octobre; malgré qu'on eût besoin de certains documents en novembre, le ministère ne les a produits qu'en mars. Le ministère semblerait par là estimer qu'il n'a pas le moyen de se défendre. Je me rappelle un cas à Winnipeg. Une compagnie d'automobiles avait importé des marchandises, reçu son certificat d'acquit de la douane et les avait vendues. Plus tard, le département l'avertit qu'il lui fallait payer un droit plus élevé et insista sur le paiement.

L'honorable M. CASGRAIN: Pourquoi pas?

L'honorable M. HAIG: Et pourquoi pas l'inverse?

L'honorable M. DANDURAND: Mais cette catégorie de réclamations vise uniquement les fruits et les légumes.

L'honorable M. HAIG: Oh non! elle vise tout.

L'honorable M. DANDURAND: Je dis que les réclamations qui ont été faites se rapportent aux fruits et aux légumes.

L'honorable M. HAIG: Oui. La raison en est que la plupart des fruits et des légumes venaient des Etats-Unis et que la devise de ce pays étant à prime, l'article 43 ne l'autorisait pas à hausser les droits antidumping. Je prétends que la loi n'a jamais donné le droit de hausser les droits de dumping dans le cas des pays dont la devise est à prime; l'article de la loi vise les pays à devise dépréciée.

Si ce projet-ci ne se rapportait qu'à cette phase et que le ministre voulût nous exposer les cas visés, je l'approuverais, mais il va plus loin. Il prescrit que, à l'avenir, on pourra avoir recours au même procédé et qu'un agent du ministère peut envoyer des avis. Cela ne devrait pas être permis.

L'honorable M. CALDER: De quel article s'agit-il?

L'honorable M. HAIG: L'article 3. Toute la loi repose...

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quel article?

L'honorable M. HAIG: L'article 3. Je prétends que l'on devrait renvoyer l'article au comité et restreindre l'effet rétroactif aux cas où la loi autorisait l'imposition d'un droit et pour lesquels il ne s'agissait que d'une erreur administrative. Si j'ai raison en disant que l'article 43 ne s'appliquait qu'aux pays à devise dépréciée et que l'on n'était pas autorisé autrement à imposer le droit en question, nous ne devrions pas le permettre à l'heure actuelle, ou si nous voulons aller jusque là, la disposition ne devrait s'appliquer qu'aux cas où l'argent a été versé sans protestation à l'époque. En tout cas, on devrait préciser que le bill ne s'applique qu'à ce qui a été fait dans le passé et non à ce qu'on pourra faire à l'avenir.

L'honorable M. CASGRAIN: Qu'il y ait protestation ou non, quelle différence cela fait-il?

L'honorable M. HAIG: Il y a beaucoup de vrai dans ce qu'a dit l'honorable leader du gouvernement. Si j'étais marchand de denrées et qu'après avoir payé un droit de 50 p. 100 au lieu de 30 p. 100 j'eusse recouvré la différence à même le prix de vente de la marchandise, on ne devrait rien me rembourser. Autrement dit, les erreurs administratives peuvent être corrigées. Quand je faisais partie de la législature du Manitoba il nous arrivait tous les ans de ratifier les actes des secrétaires municipaux en matière de ventes pour impôts. Lorsqu'un secrétaire avait publié trois avis au lieu de quatre dans la *Gazette*, il fallait corriger l'erreur. Je suis en faveur de ratifier les impôts qui ont été payés à bon droit, mais pas ceux que la loi n'autorisait pas en premier lieu. Je ne veux pas que, à l'avenir, le commissaire ou son adjoint puisse envoyer un avis qui ait force de loi. Cela ne devrait pas être possible. Je prétends que l'on devrait renvoyer le bill au comité, afin d'avoir des explications et tirer la chose au clair.

L'honorable F. P. QUINN: Honorables messieurs, le bill dont nous sommes saisis paraît soulever énormément d'opposition. Depuis mon arrivée j'ai reçu un télégramme d'un grand importateur et marchand de denrées en gros d'Halifax. Le voici:

Le bill 84 modifiant la loi des douanes nous causera de gros frais, s'il est adopté. Tous les marchands de fruits en gros des Provinces maritimes s'opposent à une mesure de ce genre. Nous prétendons que s'il est nécessaire de voter une loi on en retire la disposition rétroactive. La Cour de l'Echiquier a déjà rendu jugement en notre faveur, donc en adoptant l'amendement on se trouverait à usurper les attributions de ce tribunal.

Ce télégramme m'a été adressé par M. C. H. Gorham, un commerçant de denrées en vue d'Halifax.

A mon avis, il ne serait que juste d'envoyer ce bill à un comité. L'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'hon. M. Haig) a raison de dire qu'on devrait donner à ceux qui s'y opposent l'occasion de présenter leurs doléances.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'ai pas l'intention de discuter le projet. Je prends la responsabilité de demander au leader du Gouvernement d'envoyer ce bill au comité, parce que je n'ai jamais aimé que l'on refuse à des hommes d'affaires ou à qui que ce soit qu'un projet de loi intéresse ou affecte l'avantage de faire valoir leurs raisons. Je comprends la difficulté que comporte le renvoi d'un bill à un comité presque à la fin d'une session, et ceux qui désirent se faire entendre devraient faire en sorte d'exposer leur cas avec autant de soin et de rapidité que possible, en tenant compte du fait que nous ne voulons pas retarder inutilement les travaux du Parlement à cette phase de la session.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Vu qu'il s'agit, semble-t-il, d'une question technique, je conseille de renvoyer le bill à un comité spécial.

Quelques honorables SÉNATEURS: Non.

L'honorable M. DANDURAND: Au comité de la banque et du commerce.

L'honorable M. BLACK: Je voudrais demander à l'honorable leader du Gouvernement s'il est probable que le comité soit saisi du bill demain. Si je demande cela, c'est parce qu'un certain nombre de ceux qui s'y intéressent ont écrit ou télégraphié, demandant quand ils pourraient comparaître. Je voudrais que le greffier pût les avertir le plus tôt possible.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions siéger demain. Quant à l'heure...

Le très honorable M. MEIGHEN: Disons onze heures. Avant cela nous serons au comité des chemins de fer.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

L'INDUSTRIE MINIÈRE

SUITE DU DÉBAT SUR LE PROJET DE RÉSOLUTION

Le Sénat passe à la suite du débat, ajourné le 10 mars, sur le projet de résolution de l'honorable M. Sauvé, lequel est ainsi conçu:

Que notre époque étant manifestement ce que des autorités appellent "l'âge du métal", vu les minéraux qui sont de plus en plus recherchés et employés dans les industries qui font naître ou développer les découvertes de la science ainsi que les nouveaux besoins des activités sociales et économiques;

Que tout en appréciant ce qui a été fait par les gouvernements du pays en vue de répondre à ces besoins et d'éviter les abus, cette Chambre est cependant d'avis qu'il est urgent pour le Canada d'utiliser davantage, à son bénéfice d'abord, les incalculables richesses souterraines de son vaste territoire par le développement rationnel de son industrie minière; par la meilleure connaissance de nos ressources naturelles; par une juste protection des capitaux honnêtement investis; par un contrôle suffisant pour se protéger contre:

1. Le mauvais placement de capitaux;
2. Le courtage malhonnête;
3. Le prospectus fallacieux et la publicité trompeuse;
4. Les monopoles;
5. L'envahissement de capitaux indésirables;
6. Le danger de la convoitise étrangère qui est généralement à la base des guerres de conquête.

Cette Chambre croit aussi que le Canada réclame plus que jamais une politique minière dirigée de façon:

a) A protéger notre capital humain contre les maladies qui s'attaquent généralement aux ouvriers des mines;

b) A encourager davantage l'enseignement géologique et technique et à donner des positions convenables à ses diplômés;

c) A donner de l'emploi à ses chômeurs recommandables, de préférence à tous autres;

d) A favoriser la colonisation, tout en empêchant un autre exode rural;

e) A organiser et à protéger des marchés domestiques pour l'écoulement des produits de l'agriculture et de la manufacture canadiennes;

f) A prohiber toute immigration qui serait l'ennemi de ses institutions fondamentales et qui constituerait dans ses centres miniers des foyers de désordre et des agences de propagande révolutionnaire.

(Texte)

L'honorable EUGENE PAQUET: Honorables sénateurs, le discours de l'honorable sénateur de Rigaud (l'honorable M. Sauvé) sur l'industrie minière est caractérisé, non seulement par la science, mais par une largeur de vues et une compréhension remarquables des conditions du pays et des problèmes qui se présentent à nous. Je crois que les efforts tentés par notre collègue pour conserver nos ressources et faire fructifier notre patrimoine seront approuvés par tous les Canadiens, et

ne manqueront pas de donner les résultats que nous sommes en droit d'en attendre.

Un homme d'Etat américain a dit un jour en parlant du Canada:

Je vois dans l'Amérique Britannique une région assez vaste pour y créer un empire. Ses immenses champs de blé, ses chaînes de montagnes, ses grandes voies fluviales, ses forêts inépuisables, les richesses du nord, ses pêcheries sans rivales, ses dépôts miniers, constituent les éléments de la richesse nationale.

Nos mines ne cessent de produire une somme toujours croissante de richesse. Ce n'est qu'à une époque relativement récente que l'attention s'est portée sur les richesses minières du Canada.

Il n'y a guère qu'un demi-siècle que des explorations très superficielles ont été faites, et actuellement, il existe encore bien des régions peu ou pas connues. Cela se conçoit. Les premiers colons ont concentré toute leur activité à la terre pour lui faire fournir le nécessaire à leur subsistance. Il est rationnel que les exploitations agricoles aient pris place avant les exploitations minières et même que celles-ci aient encore été devancées par les exploitations forestières.

En 1887, la valeur de la production minière s'élevait à $10,321,331.00; en 1893, $20,035,082.00; en 1900, $64,420,877.00; en 1910, $105,040,958.00.

En 1936, d'après le ministère des Finances: "La valeur de notre production a atteint le total imposant de plus de 360 millions. A leur allure actuelle de production, nos mines créent de la richesse à raison d'un million de dollars par jour".

Il est extrêmement réconfortant de constater ce mouvement de nos travailleurs vers l'industrie minière où ils trouvent un emploi rémunérateur dans l'extraction des produits miniers dont le Canada est si abondamment pourvu.

En 1936 et 1937, l'honorable ministre des Mines a donné une série de causeries sur l'industrie minière canadienne et son importance nationale. Son but était de donner non seulement au peuple du Canada, mais à l'étranger, une idée de l'étendue, de la variété et de la valeur de cette industrie. Avec le ministre, nous espérons que ces causeries seront instructives et utiles pour ceux qui veulent mieux connaître l'une des industries canadiennes dont les perspectives sont des plus brillantes.

Les Canadiens peuvent être fiers du rang qu'occupe leur pays parmi les contrées productrices de métaux. Le Canada tient la première place dans la production du nickel et des platinoïdes; la seconde dans la production du zinc; la troisième pour l'or, le cuivre et l'argent; et la quatrième pour le plomb.

L'hon. M. PAQUET.

Si remarquable que soit ce résultat pour une nation de onze millions d'habitants, ce n'est qu'un signe précurseur de ce que l'avenir nous réserve.

Au début du siècle, la colonisation s'arrêtait aux confins des terres arables. Avec le développement des mines, commença une marche de colonisation vers le nord, qui se poursuit encore.

Les enthousiastes des mines ne semblent pas concevoir l'importance d'organiser aussi sur place des centres produisant les articles nécessaires aux chercheurs de métaux précieux.

S'il est important d'arracher au sous-sol ses richesses, il ne faut pas oublier le trésor enfoui à la surface du sol, trésor qui fit la fortune des fils du laboureur de La Fontaine. En colonisant les terres situées près des centres miniers de l'Abitibi et du Témiscamingue, nos colons trouveront, avec les années, la médiocrité dorée et assureront leur bonheur. Une telle politique dirigée avec méthode et ténacité, permettra de conserver chez nous une partie importante des fonds dépensés pour le paiement de la main-d'œuvre et des fournitures nécessaires aux exploitations minières. L'honorable ministre des Mines affirmait, le 24 avril 1936, que ces dépenses, en 1935, se sont probablement élevées à 180 millions, pour tout le Canada. Nous pouvons, je crois, soutenir sans exagération qu'environ 10 millions sont annuellement dépensés dans l'Abitibi et le Témiscamingue. Nos colons trouveront donc un marché très intéressant pour écouler leurs produits.

Des hommes énergiques et habiles ont entrepris, dans des circonstances graves, de doter le peuple canadien de chemins de fer qui forment une véritable chaîne dont les anneaux relient les provinces de la Confédération. Nos chemins de fer ont été des pionniers qui ont traversé nos grands domaines. Ils ont resserré les liens qui unissent les intérêts de chaque province à ceux des provinces sœurs, et ils ont hautement aidé à faire accroître notre commerce. L'industrie minière procure des revenus à notre industrie ferroviaire. L'industrie minière crée un trafic rémunérateur dans tout le Canada. Le développement rapide de nos mines nous permet d'espérer la diminution constante des déficits de nos chemins de fer. Permettez-moi de citer quelques paroles de l'honorable ministre des Mines:

Nous pouvons raisonnablement espérer sortir de nos difficultés financières grâce à l'expansion de notre industrie minière.

Si, dans les cinq prochaines années, nous développons nos ressources minérales dans toute la mesure du possible, nous aurons résolu notre problème ferroviaire.

L'industrie minière dans notre pays est l'une des activités humaines les plus importantes. Outre le nombre d'employés qu'elle occupe directement, elle en exige des milliers d'autres pour pourvoir à ses besoins.

Comme l'a dit l'honorable ministre des Mines, le 28 février 1936 ,

Songez maintenant aux emplois que l'on procurerait à un certain nombre de jeunes hommes vivant depuis quelques années dans les camps de secours, en doublant notre production actuelle. Toute augmentation dans la production des richesses minérales aide à résoudre les problèmes de nos chemins de fer et les problèmes du chômage et peut contribuer à rétablir la prospérité que nous souhaitons tous. J'ai une grande foi en l'avenir du Canada et je crois les Canadiens capables de prendre les moyens de développer les immenses ressources minérales que renferme notre sol.

Le Canada a besoin de techniciens compétents pour servir le pays. A l'égard des mines, il ne faut pas oublier l'aspect économique qui se présente aujourd'hui avec des caractères d'urgence. La prospection au petit bonheur, par des hommes entraînés à la vie dure et souvent doués de remarquables facultés d'observation, peut donner des résultats de hasard parfois remarquables; mais elle peut aussi retarder le développement d'un pays. N'oublions pas que, faute de géologues, nos coureurs des bois, pendant trois cents ans, ont fait les métiers d'animaux de charge, suant sous la bricole dans les portages, pendant que tout l'argent de Cobalt était à quelques pouces sous leurs pieds.

Les ressources naturelles qui nous restent sont surtout les mines. Il est de notre devoir de nous créer des ingénieurs miniers parce que c'est la profession de l'avenir pour les Canadiens. Si nous réunissons nos forces, si nous avons la coopération entre les gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral, nous pourrons accomplir une œuvre vraiment canadienne.

Durant la crise économique, c'est la jeunesse qui a été le plus éprouvée, car elle a perdu non seulement l'occasion de gagner un salaire, mais encore l'occasion d'apprendre à gagner un salaire. La jeunesse du pays! C'est l'armature de la nation. Il faut réhabiliter la jeunesse au point de vue moral, social et professionnel. Nous avons dans nos provinces de nombreux diplômés de nos écoles techniques et polytechniques, qui doivent être les principaux facteurs de notre restauration sociale.

L'éducation économique est l'enseignement technique envisagé sur toutes ses faces. Les pouvoirs publics doivent faire connaître nos richesses minérales et donner un enseignement scientifique approprié aux besoins de l'industrie minière.

Notre pays possède actuellement, comme établissements d'éducation technique, des institutions recommandables. Nos écoles techniques ont-elles l'outillage nécessaire? Ont-elles les laboratoires absolument indispensables?

D'après l'Acte de l'Amérique britannique du Nord de 1867, la question de l'éducation est spécifiquement et exclusivement du ressort des provinces. Le gouvernement fédéral peut cependant coopérer avec les provinces afin de favoriser l'enseignement technique. Les techniciens compétents sont nécessaires si nous voulons exploiter d'une manière rationnelle nos ressources naturelles.

Permettez-moi quelques remarques sur l'industrie minière dans la province de Québec.

La situation économique actuelle de cette province présente des signes nombreux et évidents d'un retour à la prospérité.

La production de l'or dans la province de Québec, en 1936, a atteint 26 millions de dollars, soit sept millions de plus qu'en 1935. Augmentation notable aussi pour l'argent, l'amiante et les matériaux de construction. Il va sans dire qu'une industrie aussi florissante mérite tout l'encouragement possible.

L'honorable ministre des Mines nous met en garde contre une spéculation irraisonnée. Des lois sévères seront adoptées pour protéger le public et les exploitants.

Quand on se trouve dans une période de prospérité, s'abandonnant à un sentiment de confiance, d'optimisme exagéré, l'on est porté à fonder de nouvelles entreprises, à mobiliser les capitaux sur des constructions de toutes sortes, à spéculer sur marge, c'est-à-dire avec de l'argent emprunté, à profiter outre mesure des grandes facilités de crédit qui s'offrent dans des périodes de ce genre, à dépenser au delà de ses moyens ou de ses revenus, à escompter l'avenir au delà de toutes limites raisonnables et, vienne alors le moindre événement défavorable, le moindre ralentissement dans les rouages de la machine économique, voilà que toutes nos œuvres éphémères s'écroulent comme un château de cartes, ne laissant après elles que ruine, désolation et misères.

Il est bon que des voix s'élèvent pour signaler le danger et rappeler les principes élémentaires de la prudence et de la modération à ceux qui seraient tentés de les oublier ou de s'en départir.

Je manquerais à mon devoir si je laissais passer cette occasion de remercier l'honorable ministre des Mines de la province de Québec, pour sa conférence du 5 avril, au Canadian Club.

Nous devons avoir hâte d'accepter cet héritage de notre sous-sol.

Dans notre province, la législation concernant nos mines doit attirer toute l'attention de nos administrateurs, afin de ne pas favoriser les exploiteurs, afin de ne pas décourager les honnêtes gens, et afin de fermer la porte de nos champs miniers à la propagande communiste. Nos centres miniers doivent être des foyers d'ordre et de progrès où nous pourrons assurer la survivance de notre race et la paix sociale.

Dans la Chambre des communes et, l'an dernier, dans cette assemblée, j'ai appelé l'attention de mes honorables collègues sur le problème de rapatriement. Aujourd'hui, des centaines de milliers de Canadiens travaillent dans les usines et les manufactures des Etats-Unis. Quand la campagne d'immigration reprendra, nous pourrons faire les efforts les plus énergiques pour activer l'œuvre du rapatriement. Quand nos conditions économiques nous le permettront, nous pourrons adopter les méthodes nécessaires pour favoriser le retour des Canadiens qui seront heureux de développer l'industrie minière dans notre pays.

Permettez-moi quelques remarques à l'égard des richesses naturelles de la Gaspésie.

La Gaspésie qui baigne dans la mer, dont les pics sont recouverts des plus belles essences, dont le plateau est des plus propice à la production animale, dont le sous-sol renferme des richesses minières trop peu connues, n'attend que la mise en valeur de toute cette abondance de biens.

Je me suis efforcé de connaître les besoins de cette belle région entourée d'une mer poissonneuse, arrosée de rivières limpides où abondent les poissons les plus recherchés, dotée d'un sol arable de bonne valeur, couverte de grandes forêts et habitée par une population qui fait honneur au Canada.

Les nombreuses variétés de poissons que les Gaspésiens pourraient tirer de la mer, aussi bien que des rivières, sont une richesse dont ils n'ont pas encore su tirer parti, et qui pourrait fournir à toute une population d'industrieux pêcheurs une source de revenus suffisante pour leur permettre d'améliorer la situation générale de toute la région. L'industrie forestière, qui jadis fut une des richesses de la péninsule gaspésienne, peut encore fournir et alimenter des moulins à papier. L'élevage, qui n'est qu'à l'état embryonnaire, pourrait être développé à un tel point que les marchés étrangers se disputeraient les produits de cette exploitation. Le sol, très fertile et favorisé par un climat idéal, permettrait à toute une nombreuse population d'agriculteurs de vivre des produits de la terre comme de ceux de la mer, et, en plus, fournir les marchés que créerait le développement industriel. Que dire

maintenant du sous-sol dont on ne connaît pas encore la valeur réelle, mais dont les prévisions géologiques nous permettent de croire qu'il deviendra probablement un concurrent important des autres centres miniers du monde.

Développement industriel et développement agricole assurés, développement minier en perspective; voilà ce que la Gaspésie peut offrir à ceux qui demanderont à ce coin du pays, une amélioration dans leur condition de vie.

Dans mes observations, je dois m'intéresser particulièrement au développement de l'industrie minière dans la Gaspésie. En 1854, sir William Logan découvrit des terrains pétrolifères, depuis le bassin de la rivière York jusque vers le cap Saint-Pierre. D'après des recherches plus récentes, les puits de pétrole sembleraient s'étendre depuis la baie de Gaspé jusqu'à la vallée de la Matapédia. Des minerais ont été signalés en grand nombre dans toute la péninsule. On a relevé des minerais d'or et d'argent à la rivière York, à Marsoin, et à Cross-Point. Durant les dernières années, les recherches ont surtout porté sur les gisements de plomb et de zinc le long du Berry-Brook, affluent de la Grande-Cascapédia. Il y a abondance de granit pouvant servir à la construction. Je demande au gouvernement fédéral et au gouvernement de la province de Québec la coopération nécessaire pour faire des recherches scientifiques, afin de pouvoir ensuite exploiter les ressources minières de la Gaspésie.

Nous devons entreprendre des études plus approfondies et de la prospection sur une grande échelle. Le 3 mars dernier, le premier ministre de la province de Québec disait:

> Nous allons prendre des mesures pour ouvrir un chemin entre la rive Nord et la rive Sud à travers la Gaspésie.

Comme le disait, il y quelques jours, l'honorable député de Matane-Matapédia:

> Ce qui manque dans la Gaspésie, ce sont les moyens pour faciliter l'exploitation de nos richesses naturelles. On ne peut, à l'heure actuelle, pousser activement les travaux de prospection ou d'exploitation à cause des nombreuses difficultés que l'on rencontre pour pénétrer au centre de la péninsule. Il n'existe aucun moyen de locomotion, et les prospecteurs doivent transporter à dos leur outillage et leur nourriture par d'étroits sentiers.

Nulle part, l'intervention de l'Etat ne serait plus fructueuse.

Depuis plusieurs années, on projette la construction d'un chemin de fer sur le vaste plateau de l'intérieur de la Gaspésie. Pourquoi ne l'a-t-on pas exécuté? On semble oublier la gravité du problème du chômage qui dure depuis si longtemps dans cette région où l'on pourrait ériger cinquante paroisse nouvelles.

Comme on l'a dit: Cette immense région de la Gaspésie n'attend que la construction d'un chemin de fer pour recevoir le surplus de nos populations et absorber cette jeunesse, qui aurait alors devant elle un magnifique champ d'action où elle pourrait déployer son activité et faire valoir ses jeunes bras solides et vigoureux qui, depuis si longtemps, sont restés inactifs.

La construction d'un chemin de fer à travers la Gaspésie offrirait une source de richesses dont on ne peut pas prévoir maintenant l'importance. Si les pouvoirs publics se rendent à nos vœux, de nouvelles paroisses seront fondées dans la Gaspésie, la colonisation et l'agriculture pourront progresser, l'industrie forestière et l'industrie minière pourront se développer et la jeunesse pourra connaître un monde normal.

Je demande à mes concitoyens de la province de Québec de s'intéresser avec prudence au développement de nos ressources naturelles.

Je demande à la jeunesse canadienne-française de chercher la puissance économique qui lui manque trop souvent pour réaliser les destinées que la Providence lui réserve dans cette province.

Notre province est généralement satisfaite de vivre sous le drapeau britannique. Cependant, à l'heure actuelle, nous voyons des jeunes hommes qui prétendent que la Confédération ne nous a pas donné ce qu'on en attendait. Quelques-uns vont jusqu'à proposer la rupture du pacte confédératif et ils prônent la formation d'une sorte de république nouvelle sur les rivages du Saint-Laurent. Dans mon humble opinion les malaises qui existent au sein de la jeunesse canadienne-française ne dépendent pas de la constitution, mais des hommes qui dirigent les affaires du pays.

J'en appelle aux hommes qui n'appartiennent pas à ma race et qui parlent une autre langue. Dans l'administration de cet important département des Mines, je demande à l'honorable ministre de ne pas oublier les techniciens de langue française. Donnons à la langue française la position qu'elle doit occuper, donnons toujours à la minorité les droits qui lui sont accordés par la constitution. Donnons aux Canadiens-Français les positions auxquelles ils ont droit.

Rendons justice à notre race et nous ferons disparaître les malaises et les griefs qui peuvent se multiplier dans la Confédération.

Un groupe d'intellectuels canadiens-français, occupant une haute position, ne sont pas satisfaits de la Confédération. Permettez-moi de citer quelques paroles prononcées par l'honorable sénateur de De Lorimier (l'honorable M. Dandurand), le 18 juin 1936:

> Je dirai aux jeunes Canadiens-Français, non contents de leur sort, dans le domaine économique surtout, qu'ils peuvent, grâce à une éducation supérieure, à une plus haute culture de l'esprit, se préparer à jouer un rôle important dans la Confédération canadienne. Ils feront ainsi partie de l'élite qui formera la destinée de ce pays.
>
> Qu'ils se mettent résolument à l'œuvre.
>
> La génération qui les précède n'a pas eu pour sa formation les mêmes avantages. Les hommes d'aujourd'hui et de demain devraient être mieux outillés. S'ils sont doués d'une éducation supérieure, de caractère et de force morale, avec l'ambition constante de servir leur patrie, ils commanderont le respect de leurs concitoyens et pour eux-mêmes et pour les droits et les privilèges qu'ils ont à cœur de conserver. A ces jeunes gens, à cette nouvelle génération, je n'ai aucune hésitation à confier à leur garde ces droits et privilèges.

(Traduction)

L'honorable ANTOINE J. LEGER: Honorables sénateurs, si l'on veut bien m'accorder quelques instants, je désirerais faire quelques remarques d'une portée générale en marge de celles qu'ont déjà si bien formulées nos deux honorables collègues qui ont traité le sujet dont nous sommes saisis.

A l'instar de lord Elgin, je dirai qu'à mon avis la grandeur et la prospérité du Canada dépendent dans une large mesure des avantages que nous retirerons de nos terres vacantes et incultes, et que la meilleure façon de les mettre ne valeur consisterait à les peupler de colons laborieux, probes et contents de leur sort. Si cette remarque était vraie du temps de lord Elgin, n'est-il pas encore plus urgent d'inaugurer un vaste système de colonisation à cette époque où nous voyons nos villes surpeuplées de gens qui ne demandent qu'à travailler, mais qui ne peuvent trouver d'emploi?

Dans cette situation anormale, si nous cherchions à mettre en valeur nos terres arables disponibles, nous y trouverions le moyen d'assurer du travail à une forte proportion de nos chômeurs. Rien que dans le Nouveau-Brunswick, sur une superficie de terres arables de plus de dix millions d'acres il n'y a guère plus de quatre millions d'acres en culture. Et peut-être la même proportion existe-t-elle dans toutes les autres provinces, sauf l'Ile du Prince-Edouard.

Mais, honorables sénateurs, tout en procurant du travail aux chômeurs, nous devrions diriger nos jeunes vers l'agriculture si nous ne voulons pas que ce groupe important de notre population se décourage. Il faut que nous recourions à nos jeunes afin de hâter la mise en valeur de nos ressources naturelles et de remettre ainsi sur pied nos industries qui périclitent. Pourquoi, alors, ne pas nous pré-

occuper davantage de l'agriculture? On nous dit qu'il y a déjà surproduction et que nos gens n'ont plus de goût pour les travaux agricoles. Certes, nous avons eu une surproduction de denrées agricoles; mais c'est la consommation insuffisante et non pas la surproduction qui nous a nui.

En 1934, la production agricole mondiale a été plus faible qu'au cours des sept années précédentes. Or, pendant cette même période la population du monde s'est accrue d'au moins dix pour cent. La difficulté ne provenait pas de la surabondance de produits agricoles, mais plutôt du fait que les achats se sont trouvés réduits par suite de la crise économique. Les gouvernements et les institutions qui favorisent le retour à la terre devraient donc continuer d'encourager ce mouvement.

Quant à l'indifférence qui se manifeste présentement envers l'agriculture, il est vrai que, il y a quelques années, nos cultivateurs cédant aux attraits des villes industrielles, ont abandonné la charrue pour l'outillage des arts mécaniques. Toutefois, ils ont fini par se rendre compte qu'en quittant la ferme pour envahir les villes ils ont contribué,—sans le vouloir, naturellement—à déséquilibrer le régime économique et à aggraver le chômage et la crise. L'industrie urbaine, autrefois si attrayante pour nos cultivateurs, ayant inondé le monde de ses produits manufacturés, mais étant incapable de produire des aliments, rejette maintenant cet excédent de main-d'œuvre venu des régions rurales.

Si ces anciens cultivateurs avaient aujourd'hui les moyens d'acheter l'outillage nécessaire, ils retourneraient aux fermes qu'ils ont abandonnées et coloniseraient de nouvelles terres. Il est donc raisonnable de supposer qu'une certaine partie des fonds aujourd'hui dépensés en secours-chômage pourraient être affectés plus profitablement à la colonisation et à la remise en culture des fermes abandonnées. De la sorte, on réduirait de beaucoup le nombre de nos chômeurs.

Ceci m'amène à dire qu'en matière d'agriculture la principale difficulté que les gouvernements, de concert avec les cultivateurs et les hommes d'affaires, devraient s'appliquer à résoudre, c'est de rendre la culture rémunératrice. Et je dirai que ce sont les conditions d'existence du cultivateur et des siens que je voudrais voir s'améliorer. Tant que nos cultivateurs refuseront de s'organiser en vue de vendre avantageusement leurs produits et de s'assurer un revenu proportionné à leur travail, il sera difficile, ainsi qu'on l'admet généralement, de diriger les jeunes vers la culture du sol.

Lorsque l'agriculture périclite l'industrie s'en ressent forcément. L'histoire révèle que l'agriculture a toujours constitué la base de la

richesse de tous les grands pays; d'autre part, l'exode vers les villes des gens établis sur la terre nourricière a toujours coïncidé avec la décadence nationale. C'est une vérité fondamentale. Il s'ensuit donc que le premier devoir d'un gouvernement est de s'enquérir des conditions d'existence et de travail des cultivateurs, après quoi il doit, par de sages mesures législatives, chercher à procurer à nos producteurs primaires la plus large mesure de prospérité, assurant ainsi le bien-être de la population en général.

Si l'on examinait les faits, on s'apercevrait, je crois, que les principaux obstacles au progrès de l'agriculture sont le manque d'initiative chez les cultivateurs, l'indifférence en matière d'enseignement agricole, l'absence de tout système de vente en commun, la production intensive de l'industrie, et la disproportion entre les longues heures de travail du cultivateur et le prix qu'il touche pour ses produits. Et à n'en pas douter, honorables sénateurs, il y a eu des obstacles réels. Certains cultivateurs ont échoué faute de capitaux, pour financer leur récolte. Comme la classe agricole sait souffrir en silence, et n'a pas l'habitude de l'agitation bruyante, elle peut paraître prospère, et une prospérité plus apparente que réelle tend, je le crains, à exciter l'envie des autres classes.

On nous dit que l'agriculture constitue la base du système social et économique de notre pays. Il ne semblerait donc que raisonnable de voir les gouvernements, tant fédéral que provinciaux, s'en préoccuper davantage. Je suis convaincu que si nous voulons assurer l'avenir de l'agriculture, il va falloir que nous l'adaptions aux conditions économiques de façon que ceux qui s'y livrent puissent vivre, sinon prospérer. Il va falloir que nous cherchions à leur assurer du pouvoir d'achat non seulement en leur conservant les débouchés qu'ils ont déjà mais en leur en trouvant d'autres, en diminuant le trop grand écart entre les frais de production et les prix de vente et en prenant les moyens voulus pour empêcher la grande production industrielle de faire disparaître les débouchés des cultivateurs. Il va falloir que nous mettions des fonds à la disposition de ceux qui en ont besoin, afin que les petits cultivateurs puissent financer leurs récoltes sans avoir à payer des taux excessifs d'intérêt. Pour atteindre ce but, il sera peut-être nécessaire d'aider à la fois l'emprunteur et le prêteur. Si nous réussissons, même dans une faible mesure, à stimuler l'agriculture languissante, nous causerons un renouveau d'activité dans certaines industries que l'insuffisance de la demande a mises dans le marasme depuis des années.

J'ai la conviction intime que l'on devrait établir les chômeurs sur la terre. Ces gens,

que les circonstances ont forcés d'adopter des habitudes frugales, pourraient non seulement, se passer de secours directs, mais même s'assurer une subsistance convenable tout en bonifiant les terres qui leur seraient confiées.

Et l'on me permettra d'ajouter en français, pour conclure:

(Texte)

Au lieu de voter des milliers de dollars pour ne parer que temporairement à la crise, ne serait-il pas mieux d'utiliser une partie de cet argent à ouvrir et préparer des terres à la colonisation afin d'y établir cette population désireuse de retourner à la culture du sol, et éviter ainsi le chômage.

Honorables messieurs, si le problème de la terre est essentiellement le problème de l'homme; et si, comme il a été dit, le foyer rural est le dernier refuge où s'exalte l'âme populaire, je n'hésite pas à dire qu'il n'est pas de plus noble tâche à quoi consacrer sa vie.

Rendons possible la réoccupation de nos milliers de terres abandonnées; faisons l'agriculture prospère; mettons la colonisation à la portée de fils de cultivateur et de ceux que le sol attire; et nous aurons attaqué à sa base le grand problème du chômage; et le fermier canadien, content de son sort, continuera, pour le plus grand bien du pays, à cultiver la terre.

(Traduction)

L'honorable M. DANDURAND propose l'ajournement du débat.

(Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

MERCREDI 7 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL DES APPROVISIONNEMENTS DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK présente le rapport du comité permanent de la banque et du commerce sur le bill 88, loi concernant les approvisionnements du ministère des Transports, et en propose l'adoption.

La motion est adoptée.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec le consentement du Sénat, je propose la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DE LA REVISION DU CAPITAL DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

Le très honorable M. GRAHAM présente le rapport du comité permanent des chemins de fer, télégraphes et havres sur le bill 12, loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, et en propose l'adoption.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, il vaut peut-être mieux adopter les amendements, mais je veux qu'il soit bien entendu que, de l'avis d'un grand nombre de membres de cette Chambre, ils ne comprennent pas ce qu'ils devraient inclure, et que tout honorable sénateur pourra proposer de nouveaux amendements lors de la motion tendant à troisième lecture. Avec cette entente, je ne m'oppose pas à l'adoption de ces amendements.

(La motion est adoptée.)

MOTION TENDANT À LA TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

L'honorable C.-P. BEAUBIEN: Honorables sénateurs, je vous prie de m'accorder votre attention quelques instants pendant que je vais proposer une modification de l'article 11 de ce projet de loi. Je serai très bref, vu que la plupart des honorables membres de cette Chambre sont parfaitement au courant de ce sujet, qui a été discuté à fond en un autre endroit, où les raisons pour et contre les amendements ont été très bien exposées.

Je vais proposer qu'à la fin de l'annexe qui doit être préparée à l'expiration de chaque année, et qui est censée indiquer la situation financière des Chemins de fer Nationaux du Canada, mention soit faite non seulement des placements du Canada, dans les chemins de fer, à titre de propriétaire, mais aussi des sommes prêtées chaque année pour combler le déficit du réseau. Le but que je me propose est, à mon avis, de souveraine importance. Nous consacrons chaque année 100 millions de dollars aux Chemins de fer Nationaux du Canada, ce qui menace l'existence même du pays. N'y a-t-il pas une nécessité impérieuse d'attaquer ce terrible problème qui pèse si lourdement sur le peuple canadien? Et comment pouvons-nous

le résoudre si nous ne renseignons pas nos concitoyens sur la gravité de la situation et la nécessité d'un règlement immédiat?

Dans le bilan préparé par le Gouvernement et qui doit être diffusé dans le monde des affaires, il n'est aucunement fait mention des antécédents des Chemins de fer Nationaux du Canada. Ce bilan sera distribué non seulement aux maisons financières mais au public et à moins que l'on ne fasse quelque chose dans le sens proposé, le peuple oubliera facilement les sommes énormes que nous avons enfouies dans nos chemins de fer. Il me semble que si nous avons un devoir à remplir à l'égard des Canadiens, c'est bien celui de tenir constamment sous leurs yeux les montants dépensés pour le National-Canadien ainsi que son coût annuel.

La seule objection à l'insertion d'une note explicative—objection qui peut de prime abord paraître sérieuse—c'est que si le bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada contient pareille mention, l'entreprise sera discréditée d'avance aux yeux des financiers et sa situation en sera aggravée si on est jamais forcé d'emprunter. Je le répète, honorables sénateurs, cette objection peut sembler avoir quelque mérite à première vue, mais si vous y réfléchissez le moindrement vous vous rendrez compte qu'elle n'est pas fondée. Pouvons-nous concevoir que les Chemins de fer Nationaux du Canada puissent emprunter même un sou sur la foi de leur propre crédit? Non, cela est impossible. S'ils font le moindre emprunt, il doit être garanti par le Gouvernement.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Du pays.

L'honorable M. BEAUBIEN: Du Canada assurément. Mais les comptes publics du Canada nous donnent les sommes immobilisées par le pays dans ces chemins de fer. Par conséquent, ce que ce bill vise à soustraire au bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada sera bientôt découvert par les banquiers qui enquêteront sur la solvabilité de l'endosseur du billet souscrit par les chemins de fer. Se reportant aux comptes publics, ils verront exactement le montant placé par le Canada dans l'entreprise et les déficits annuels que le pays a comblés. On ne gagne donc absolument rien en refusant d'insérer la note explicative.

J'en conclus donc que tous les Canadiens doivent faire un effort suprême pour résoudre les problèmes des Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'honorable M. MURDOCK: Puis-je poser une question à l'honorable sénateur? Même si nous cédions aujourd'hui ces chemins de fer pour un dollar, le Canada ne continuerait-il pas de subvenir, pendant plusieurs années à venir, à plus de 100 millions d'obligations de chemins de fer?

L'honorable M. BEAUBIEN: Ce qui est fait est irrévocable.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable collègue veut-il répondre à ma question?

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami a pleinement raison. Ce que nous avons dépensé est disparu. Pour ma part, je ne puis voir comment, même pendant la prochaine génération, une compagnie ou un groupe d'intérêts pourrait songer à acquérir, ne fût-ce que par pur don, un chemin de fer qui accuse des déficits de 100 millions de dollars. Mon honorable ami est dans le vrai, mais cela n'a rien à voir à la question.

L'honorable M. MURDOCK: Non?

L'honorable M. BEAUBIEN: Voici mon argument: il importe de rappeler sans cesse aux électeurs du pays le fait qu'ils ont immobilisé dans cette entreprise une somme énorme à laquelle il faut ajouter annuellement 100 millions de dollars. Le crédit du Canada ne peut pas résister à ce coulage bien longtemps. Nous devons donc saisir toutes les occasions de pénétrer l'opinion publique de la situation véritable. Si nous n'exposons pas les faits dans le bilan du National-Canadien, nous négligeons notre devoir envers les propriétaires du réseau, les citoyens du Canada qui doivent payer des taxes chaque année afin de combler le déficit. Il importe peu que nous trouvions un acheteur pour ce chemin de fer ou qu'il soit jamais vendu.

L'honorable M. MURDOCK: Cela fait-il de la différence si nous le gardons?

L'honorable M. BEAUBIEN: Cela ne fait pas de différence au point de vue du devoir qui nous incombe, devoir impérieux qui consiste à inculquer dans l'esprit du peuple la nécessité de résoudre le problème de nos chemins de fer. Il se peut que si le gouvernement actuel savait que l'opinion publique était très alertée sur ce point, il serait plus soucieux qu'il ne paraît l'être de trouver une solution.

Sans en dire davantage, je propose que l'article 11 du projet de loi soit modifié en y ajoutant les mots suivants:

et, comme note en bas de page du bilan, le montant global de la part de propriétaire et la contribution du gouvernement du Dominion pour combler les déficits, ainsi qu'une annexe à l'appui donnant les détails de ce montant.

L'article entier, si on le modifiait en ces termes, se lirait:

Les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux doivent être établis à compter du premier janvier mil neuf cent trente-sept et après, de manière à révéler la part de propriétaire telle que définie par la présente loi et, comme note de bas de page du bilan, le montant global de la part de propriétaire et la contribution du gouvernement du Dominion pour combler les déficits, ainsi qu'une annexe à l'appui donnant les détails de ce montant.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable ami a-t-il dit "contribution" ou "contributions"?

L'honorable M. BEAUBIEN: Le mot est au singulier. Mon honorable collègue voudrait-il le mettre au pluriel?

L'honorable M. MURDOCK: Je ne savais pas si j'avais bien entendu.

L'honorable M. BEAUBIEN: Les contributions ont été si nombreuses qu'il faudrait bien mettre le mot au pluriel.

Puis-je ajouter quelques mots? J'espère et j'ai confiance que le ministre pourra accepter cet amendement. La note en question n'altérera aucunement le bilan. L'effet serait le même que si le texte était ainsi conçu: "Pour les faits relatifs à ce bilan, voir l'annexe ci-jointe". A mon avis, cette note en bas de page servirait une fin très utile.

L'honorable M. MURDOCK: Peut-on me dire si les contributions mentionnées sont celles énumérées dans toutes les pages jointes au bill?

Le très honorable M. MEIGHEN: Il faudrait simplement une annexe renfermant ce que prescrit l'amendement. Il serait peut-être nécessaire d'exposer ce qui apparaît à la fin du bill; je n'en suis pas sûr.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je présume qu'il faudrait l'indiquer.

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, je demanderai à mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) de ne pas proposer maintenant l'amendement qu'il vient de suggérer, car je veux lui dire ce que le Gouvernement est disposé à faire pour se rendre à ses vœux. Avant cette déclaration, je désire faire quelques remarques.

Mon honorable ami désire inclure dans le bilan du National-Canadien une note explicative ainsi qu'une annexe donnant l'historique financier du réseau tel que peuvent le faire connaître les contributions du gouvernement fédéral à date. Il dit que son but—et peut-être est-ce le seul —en demandant que ces renseignements soient donnés est de faire voir au peuple les capitaux immenses placés par le public dans ce réseau, de façon qu'il demande que l'on prenne les mesures pour mettre fin à nos dépenses de chemins de fer. Je répondrai que, conformément à l'article 24 du présent bill, les comptes publics du Canada devront contenir un état complet de l'aide accordée par le gouvernement fédéral à chaque chemin de fer. Cet article a été modifié par notre comité de façon à donner encore plus de renseignements qu'on en demandait quand le bill nous est arrivé de l'autre Chambre. Par conséquent, si la mesure est adoptée, il faudra montrer les libéralités du Canada envers tous les chemins de fer—aussi bien envers le Pacifique-Canadien qu'envers le National-Canadien. Le Gouvernement suggère que les sommes avancées au National-Canadien et qui, de l'aveu de tous, ne seront jamais remboursées, devraient disparaître du bilan. J'appellerai l'attention du Sénat sur le fait que le Pacifique-Canadien n'inclut jamais dans son bilan l'état des subventions qu'il a reçues du Gouvernement; les honorables sénateurs savent également que les compagnies qui ont dû procéder à une réorganisation financière—comme ce fut le cas de plusieurs compagnies depuis 1929—ne font pas paraître dans leurs bilans subséquents les sacrifices consentis par leurs actionnaires. On élimine toujours le bois mort.

Mon honorable ami désire que l'on joigne au bilan du National-Canadien une annexe contenant le détail des sommes que nous avons affectées au réseau depuis son origine. Nous le savons, en acquérant le Canadian Northern et le Grand-Tronc, nous avons acquis dans chaque cas quelque cinquante filiales; je crois que le nombre des filiales se chiffre à cent ou plus.

Le très honorable M. GRAHAM: Il y en a 127.

L'honorable M. DANDURAND: Comme le dit mon très honorable ami, je crois qu'elles sont au nombre de 127. Elles seront désormais mentionnées dans le bilan et, sous l'empire de ce bill, on tâchera d'unifier la comptabilité et l'administration de ces chemins de fer.

Mon honorable ami dit: "Vous devez porter au bilan le dossier des donations faites par le Dominion à ces chemins de fer, de manière à assombrir tellement le tableau que le peuple canadien examinera la situation et tâchera d'y remédier." Je ne crois pas que dans cinq ou dix ans l'attitude du peuple canadien diffère sensiblement de celle d'aujourd'hui et je ne crois pas non plus que le public consente jamais à transférer le réseau du National-Canadian à l'initiative privée ou à en confier l'administration à la Compagnie du Pacifique-Canadien.

Un honorable SÉNATEUR: Très bien! très bien!

L'honorable M. DANDURAND: Si cette compagnie peut aujourd'hui exercer quelque influence sur le Parlement, je redouterais beaucoup sa puissance si elle venait à contrôler les deux réseaux de chemins de fer. Le Dominion serait alors avalé par l'hydre—cette compagnie privée jouissant d'un vaste monopole. Nous devrions donc chasser de notre esprit l'idée qu'en tenant sous les yeux du peuple la situation actuelle des Chemins de fer Nationaux du Canada nous lui inspirerons un tel dégoût pour l'exploitation d'Etat qu'il sera prêt à céder le réseau National à l'initiative privée afin de se dégager de ses embarras financiers. Je sais que ce chemin de fer coûte de fortes sommes au pays chaque année. J'espère qu'éventuellement ses recettes seront assez élevées pour qu'il puisse se passer de l'aide périodique du gouvernement.

L'honorable M. CASGRAIN: Jamais.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami à ma gauche dit jamais. Cette Chambre s'est efforcée de faire des suggestions d'ordre pratique afin de résoudre le problème de nos chemins de fer. Les électeurs, consultés plus d'une fois à ce sujet, n'ont jamais signifié l'intention de se défaire du National-Canadien comme propriété d'Etat. Quels que soient les moyens que nous prenions pour améliorer la situation financière de nos chemins de fer, l'effort tenté aujourd'hui pour convaincre le peuple canadien de l'insuccès passé du réseau en l'exposant dans le bilan n'aura pas, j'en suis sûr, le résultat souhaité par mon honorable ami (l'hon. M. Beaubien). En dépit de ses opérations déficitaires depuis 1920, le Parlement n'en a pas moins voté des sommes considérables pour le développement du réseau du National-Canadien. Si, demain, le peuple canadien jugeait nécessaire une plus grande expansion de ces chemins de fer et se prononçait en conséquence en faveur d'une augmentation de dépenses de premier établissement, le Sénat rejetterait-il la proposition que l'autre Chambre nous ferait à cette fin? Je doute que notre attitude diffère de celle qui a été la nôtre durant ces quinze dernières années.

Mon honorable ami a dit qu'il importe peu que le bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada, accompagné de l'annexe proposée donnant les sommes consacrées au réseau pour le mettre sur son pied actuel, parvienne aux deux grands centres financiers du monde, Londres et New-York, car, selon lui, les capitalistes, sachant fort bien que les prêts ne seront pas effectués d'après l'actif et la position des Chemins de fer Nationaux du Canada mais d'après le crédit du gouvernement fédéral, consulteront les comptes publics du Canada pour savoir à quoi s'en tenir. Voilà pourquoi il nous semble qu'il faudrait publier un état de toutes les dépenses effectuées depuis que les comptes des Chemins de fer Nationaux font partie des comptes publics. Mon honorable ami reconnaît que la situation véritable sera exposée là et qu'elle pourra être analysée par ceux qui ont des capitaux à placer.

Je me suis demandé pourquoi nous devrions inclure toutes les dépenses passées dans le bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada. J'ai entendu dire dans cet édifice même que la Compagnie du Pacifique-Canadien insistait pour que le bilan du réseau rival contienne ces renseignements. Cela est possible, mais il me semble que le tableau à présenter à ceux qui ont des capitaux à placer aussi bien qu'au peuple en général devrait être le bilan prescrit par le présent bill. Nous aurions ainsi raison de la difficulté que comporte l'addition des dépenses globales du National-Canadien à celles du gouvernement et d'où un double emploi d'un milliard et demi.

Après avoir longuement discuté cette question au comité des chemins de fer, la dernière objection présentée consistait à savoir si les subventions accordées par le Dominion aux Chemins de fer Nationaux du Canada devraient être incluses dans les comptes publics ou dans ceux du réseau. On a fait valoir l'argument suivant: si le nouveau bilan est distribué dans le pays, il créera l'impression que le réseau est dans une posture tellement avantageuse que les demandes de plus amples dépenses imputables sur le capital et d'augmentations de salaires sont justifiées. Je doute fort que le bilan des Chemins de fer Nationaux du Canada soit diffusé parmi la masse. Nous savons que le peuple se renseigne sur la situation véritable des Chemins de fer Nationaux dans les journaux et dans les rapports du comité spécial de la Chambre des communes qui traite des finances du réseau. Nous n'avons pas ici de comité correspondant, mais grâce aux sources que j'ai mentionnées, aux débats de cette Chambre et à ceux des Communes, les finances du National-Canadien reçoivent toute la publicité voulue. Après tout, qu'est-ce qui intéresse les citoyens? En vérité, qu'est-ce qui intéresse la majorité des honorables sénateurs? Je me demande combien de mes honorables collègues analysent le bilan des Chemins de fer Nationaux. Nous apprenons chaque année le déficit d'exploitation du réseau de nos chemins de fer et quand le déficit de la dernière année financière est apparu comme sensiblement plus bas que d'habitude, la presse a proclamé la nouvelle. Le conseil

d'administration des Chemins de fer Nationaux du Canada tâche d'équilibrer les dépenses et les recettes et de tirer le réseau de sa position déficitaire. Dans neuf cas sur dix, sinon dans quatre-vingt dix-neuf cas sur cent, la population du Canada attend la présentation des comptes des Chemins de fer Nationaux au comité spécial de la Chambre des communes pour savoir jusqu'à quel point le réseau a amélioré sa position.

Je ne saurais accepter la proposition de faire figurer dans le bilan des Chemins de fer Nationaux une annexe indiquant les dépenses faites pour le réseau sous forme de subventions qui ne seront jamais remboursées. Je ferais remarquer que l'ancienne administration présenta en 1933 une mesure qui est connue maintenant sous le nom de loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien et qui stipule que les avances faites aux Chemins de fer Nationaux ne seront pas fondées. Les montants votés chaque année pour combler les déficits n'ont pas figuré dans le bilan de la compagnie depuis ce temps-là. Nous demandons simplement que le même principe soit appliqué en le reportant d'année en année; que les déficits antérieurs, avec les énormes intérêts accumulés, soient omis de la même façon. Ces déficits et les intérêts accumulés figureront en détail dans les comptes publics.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mon honorable ami devrait dire aussi qu'en plus de reporter l'omission des déficits—ce qui n'est pas nécessaire, il me semble, quand on ne rembourse pas—le bill annule 530 millions de dollars d'intérêts dus non pas sur des déficits mais sur des avances au compte capital.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami avoue que cette somme ne sera jamais perçue.

Le très honorable M. MEIGHEN: A moins que mon honorable vis-à-vis (l'honorable M. Casgrain) ne se trompe.

L'honorable M. DANDURAND: Dans ces conditions, je considère que nous ne devrions pas traiter les actionnaires des Chemins de fer Nationaux—le peuple canadien—d'une façon différente de celle dont le Pacifique-Canadien et toutes les autres compagnies qui doivent régler leurs finances, traitent les leurs au point de vue des renseignements contenus dans leurs bilans. Nous devrions nous contenter de ce qui figure dans le bill. J'attire l'attention de mon honorable ami sur la page 15 du bill où il trouvera l'annexe 5 intitulée: "Réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada. Bilan consolidé au 31 décembre 1936 —Revision projetée". Puis les mots: "Après le redressement". Si mon honorable ami (l'honorable M. Beaubien) veut bien accepter ma proposition, j'ajouterai avec plaisir une note basée sur un amendement à la clause 11 qui se lit comme suit:

11. Les comptes du réseau des Chemins de fer Nationaux doivent être établis à compter du premier janvier mil neuf cent trente-sept et après, de manière à révéler la part de propriétaire telle que la définit la présente loi.

Voici ce qu'on trouve vers la fin du bilan de 1936:

Total du passif.....
Gouvernement fédéral—Part de propriétaire (représentée par)—
1,000,000 d'actions sans valeur nominale du capital de la compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada, émises en échange de la valeur résiduelle du capital du Canadian Northern.....
5,000,000 d'actions sans valeur nominale du capital émises au gouvernement par le Trust des titres en considération des valeurs, avances, réclamations pour l'intérêt resté impayé et du nantissement maintenant détenu par le gouvernement.....
Frais d'immobilisations du gouvernement fédéral pour les Chemins de fer du Gouvernement canadien .....

J'ajouterais comme note:

La part de propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

Cette note relierait le bilan aux comptes publics et il suffirait ainsi de jeter un coup d'œil sur le bilan pour y voir ce que contient le compte de la part de propriétaire. Cette note va beaucoup plus loin, il me semble, que n'importe quel rapport fait à ses actionnaires par une compagnie qui a dû opérer un règlement quelconque.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: L'honorable sénateur propose-t-il d'ajouter cette note aux comptes publics plutôt qu'aux comptes des Chemins de fer Nationaux?

L'honorable M. DANDURAND: Non. La note sera ajoutée au bilan du National-Canadien; elle a trait à la part de propriétaire. Elle est basée sur l'amendement que je viens de lire et qui serait ajouté à l'article 11— l'article même visé par mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien). La différence entre mon honorable ami et moi...

Le très honorable M. GRAHAM: Cela n'attire-t-il pas l'attention sur les comptes publics?

L'honorable M. DANDURAND: Cela relie étroitement le bilan des Chemins de fer Nationaux avec les comptes publics.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Cela n'aura-t-il pas pour effet d'ajouter une note aux comptes publics?

L'honorable M. DANDURAND: Non, au bilan. La seule différence qui existe maintenant entre mon honorable ami et moi, c'est qu'il veut que la note qui sera ajoutée au bilan soit accompagnée d'une annexe contenant tous les renseignements que l'on peut trouver dans les comptes publics.

L'honorable M. BALLANTYNE Non, mon honorable ami fait erreur. L'amendement proposé par l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) ferait voir dans l'annexe ce que vous avez proposé d'annuler $1,360,000,000.

L'honorable M. DANDURAND: Ce montant figurera dans les comptes publics.

L'honorable M. DUFF: Il vaudrait mieux que nous nous formions en comité.

L'honorable M. DANDURAND: Ce n'est pas nécessaire.

L'honorable M. DUFF: C'est pourtant mon avis. On m'a empêché de parler hier...

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur de Montarville voudrait-il avoir l'obligeance de lire son amendement?

L'honorable M. BEAUBIEN: Pourrais-je savoir ce que propose mon honorable ami?

Lhonorable M. DUFF: Il serait préférable que nous nous formions en comité.

L'honorable M. BALLANTYNE: Je posais simplement une question.

L'honorable M. BEAUBIEN: Où est la note en bas des pages? Pourrais-je avoir le texte de la note proposée par l'honorable leader?

L'honorable M. DANDURAND: Je l'ai remis à mon honorable ami.

L'honorable M. BEAUBIEN: J'ai compris que mon honorable ami avait un autre texte. Il s'apercevra, je crois, qu'il l'a lu il y a un instant.

L'honorable M. DANDURAND: L'honorable sénateur a sous les yeux ce que j'ai lu.

L'honorable M. BEAUBIEN: Où est le projet de note?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Le texte de la note.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est ce que je demande.

L'honorable M. DANDURAND: Je vais l'écrire de nouveau.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami l'a lu.

L'honorable M. DANDURAND: Je l'ai lu.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Quels sont les mots que vous voulez ajouter à l'article 11?

L'honorable M. BEAUBIEN: L'amendement est ici, mais comment se lit la note qui doit être placée au bas de l'état?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Vous l'avez.

L'honorable M. BEAUBIEN: Non, ce n'est pas la même chose.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Oui, c'est la même chose.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est l'amendement à l'article 11.

L'honorable M. LITTLE: Honorables sénateurs, la note qui sera annexée aux états figurant aux pages 14a et 15 se lit comme suit:

La part du propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est l'amendement à l'article 11.

L'honorable M. LITTLE: C'est la note en bas de page.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le point est que l'honorable sénateur qui me fait vis-à-vis n'a pas proposé d'amendement. Mon honorable ami qui siège à ma droite (l'honorable M. Beaubien) a dû lier le sort de son amendement au bill et il a proposé que l'article 11 renferme une disposition relative à une note en bas de page. Si au lieu de l'amendement proposé nous acceptions celui qui a été suggéré par le leader du Sénat, il se lirait comme suit:

Que les mots suivants soient ajoutés à l'article 11 et, comme note en bas de page, au bilan: "La part de propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada."

Voilà la position dans laquelle nous nous trouvons. J'ai quelques mots à dire au sujet de l'amendement proposé.

L'honorable M. DANDURAND: Je demande à mon honorable ami (l'honorable M. Beaubien) de ne pas proposer son amendement de façon que nous puissions voir si nous ne pouvons pas nous entendre.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. Je dois dire que je suis très reconnaissant au leader du Sénat du mal qu'il se donne pour éviter un conflit d'opinions et un vote sur cette question. Ce n'est pas, il me semble, un sujet approprié pour un conflit d'opinions. Je ne me rends peut-être pas très bien compte de la situation ou de sa gravité. Je sais que

la question est sérieuse, mais je ne pense pas que la précision du texte de la note ou l'endroit exact où elle devra être placée soient d'une importance vitale et je considère que nous pourrions trouver un terrain d'entente. Avant de reprendre mon siège, je vais donner mon idée au sujet de ce que la Chambre devrait, je crois, accepter et je demande aux honorables sénateurs, surtout à ceux qui m'entourent, d'envisager le problème dans le même état d'esprit que moi.

L'honorable sénateur qui siège à ma droite (l'honorable M. Beaubien) a proposé un amendement et en a exposé les raisons d'une façon aussi convaincante qu'il soit possible de le faire. Je n'essayerai pas d'améliorer cet exposé car je ne pourrais pas le faire. Il dit que ce Dominion doit faire face à un grave problème; ce problème existe depuis des années; il devient de plus en plus grave tout comme la nature péremptoire de la demande pour sa solution et dans tout ce que nous faisons dans l'intérêt du Canada, nous devons tenir constamment nos concitoyens au courant de l'imminence et du danger réel de ce problème afin qu'ils puissent se rendre compte de la nécessité de faire face à la situation et d'y parer.

Le bill que nous étudions pourvoit à un nouveau système de comptabilité pour les Chemins de fer Nationaux. Tout le monde admet qu'il n'ajoute pas un dollar à la valeur de l'actif du pays.

L'honorable M. DUFF: C'est une bataille contre un moulin à vent.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il a trait simplement à la forme du bilan des Chemins de fer Nationaux. Nous sommes propriétaires du chemin de fer ou de toute part d'intérêt qu'il comporte; il importe peu en conséquence que le bill soit adopté ou non. Depuis le commencement du débat et plusieurs fois en comité, j'ai insisté sur l'importance d'établir un bilan honnête, c'est-à-dire sur l'importance qu'il y a à présenter sous son vrai jour la position dans laquelle se trouvent les Chemins de fer Nationaux sans y inclure des chiffres inutiles. C'est ce qu'on essaye de faire. Nous avons tous admis que le bilan, du fait qu'on y a incorporé la valeur au pair des actions des chemins de fer dont on a fait l'acquisition, contenait des chiffres qui ne constituaient qu'un embarras et qui ne révélaient pas d'une façon exacte l'actif et le passif.

Pour essayer d'atteindre le but visé, le bill éliminait toutes les dettes du réseau déjà comprises dans la dette du Canada. C'est facile à comprendre. Ceux qui nous ont présenté le bill nous ont dit: "Quand il y a dans un tableau la dette totale de la filiale, les Chemins de fer Nationaux, et dans l'autre la dette totale du pays et que les deux comprennent des sommes se chiffrant à plus d'un milliard de dollars, il faut expliquer à quiconque essaye d'acheter vos obligations ou votre crédit qu'il y a chevauchement et il vous faut leur expliquer toute l'affaire." C'est vrai. En comité, ceux qui se sont rangés de mon côté, étaient d'avis qu'il était important qu'il n'y eût pas de chevauchement, à cause de sa répercussion possible sur notre crédit et de la nécessité de fournir des explications, mais qu'on pouvait l'éviter en présentant un bilan consolidé du Dominion du Canada et des Chemins de fer Nationaux.

J'ai considéré que c'était la meilleure méthode mais je n'ai pas insisté pour faire partager mon opinion par les membres du comité parce que je pensais qu'il était préférable d'essayer d'améliorer le bill en y apportant certaines modifications que nous pourrions approuver plutôt que de faire preuve d'antagonisme à l'égard de l'autre Chambre à propos d'une mesure de ce genre. C'est pourquoi je n'ai même pas proposé un amendement.

L'autre méthode au moyen de laquelle nous pensions pouvoir améliorer la mesure était la suivante: tout en approuvant la forme de bilan spécifiée dans le bill, tout en approuvant les termes en totalité ainsi que la suppression du chevauchement de la façon choisie par le Gouvernement, nous pensions qu'on devrait faire quelque chose pour empêcher quelqu'un de pouvoir dire au peuple canadien: "Votre problème est maintenant résolu. Nous avons fait table rase au moyen de la comptabilité. Nous pensions avoir un lourd fardeau à porter et une haute montagne à escalader, mais ce n'est plus le cas parce que nous nous en sommes débarrassés d'un trait de plume"—comme on devait le faire en Alberta. Afin qu'une multitude de gens susceptibles de parler ainsi ne puissent pas le faire, nous avons dit qu'il serait préférable d'annexer au bilan une note disant que pour présenter ce bilan, nous avons dû annuler un fort montant d'avances faites au réseau. Nous pensions que cette explication créerait un meilleur état d'esprit et que le bilan constituerait de la sorte un exposé plus fidèle des faits.

Il y a au Canada un grand nombre de gens qui considèrent cette question comme très importante. Bien que je reconnaisse son importance, je ne considère cependant pas qu'elle constitue une question de vie ou de mort pour le pays. Je considère qu'un état dont le but est de révéler la situation exacte devrait contenir quelque chose pour empêcher les Canadiens d'en venir à la conclusion que nous avons mis fin à tous leurs ennuis en adoptant simplement une brillante idée émise par une nouvelle maison de comptables.

Le ministre, à ma grande surprise, s'est formellement opposé à l'idée d'insérer un tel amendement. Nous sommes heureux de voir des ministres assister à des séances de nos comités. Il est important que nous connaissions leurs opinions. Cette Chambre n'a pas l'intention de rejeter des mesures du Gouvernement et l'on ne peut pas nous reprocher d'avoir adopté une telle ligne de conduite car nous n'avons jamais agi de la sorte. Cette Chambre a adopté toutes les mesures, sauf une, que nous a présentées le ministre en question, et cela bien que ses adversaires, au point de vue politique soient deux fois plus nombreux. Certaines mesures ont été adoptées en dépit de mon opposition, mes amis de ce côté-ci de la Chambre refusant de m'appuyer. Je fus donc étonné et stupéfié quand, après le rejet de cette mesure, le ministre remit une déclaration aux journaux à l'effet que le Sénat ne pouvait oublier la politique.

L'honorable M. DUFF: Nous avons fait preuve d'une grande générosité.

Le très honorable M. MEIGHEN: D'une grande générosité, en effet. Après l'adoption de deux de ses mesures par le Sénat, à mon avis, son défi à la sincérité de cette Chambre était loin d'être motivé.

Puis, au sujet du présent bill, le ministre ajoute: "Non, je ne permettrai même pas une note en bas de page. Bien que vous conserviez le bilan intact, je ne consentirai pas à ce que vous insériez une note se rapportant à une annexe qui indique la véritable situation du chemin de fer." Il alla même jusqu'à dire qu'une pareille note détruirait tout l'effet du projet de loi et qu'il préférerait plutôt revenir à l'ancien bilan avec tout ce qu'il avait de représensible; puis il ajouta que c'était là l'opinion du sous-ministre des Finances du Canada, ainsi que d'autres hauts fonctionnaires. Je répète ici ce que j'ai dit au comité: que jamais proposition plus absurde fut présentée à des gens intelligents.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Les ministres devraient adopter une attitude raisonnable. Je suis convaincu que si l'honorable leader de la Chambre avait été ministre, ou si le ministre qui est venu nous adresser la parole aujourd'hui sur une autre question avait été chargé du présent bill, nous n'aurions jamais éprouvé cette difficulté.

En s'opposant à la proposition formulée, l'honorable leader de la Chambre a dit: "Nous ne voulons pas que ces obligations figurent dans le bilan." Je le sais bien. Nous avons décidé de ne pas les inclure. Nous nous proposons, non pas de les insérer dans le bilan, mais d'établir une annexe contenant tous les renseignements afin de dissiper toute impression erronée.

Mon honorable ami (l'honorable M. Dandurand) a aussi déclaré que bien que nous devions régler nos problèmes ferroviaires, ce n'est pas en faisant englober les chemins de fer Nationaux du Canada par le chemin de fer Pacifique-Canadien que nous y arriverons, parce que le pays est opposé à cette solution. J'approuve l'estimation de l'honorable sénateur quant à l'opinion des électeurs canadiens. Je ne crois pas que la population du Canada soit encore prête à reconnaître la nécessité de faire passer le réseau du National-Canadien aux mains du Pacifique-Canadien. J'ajouterai, cependant, que l'opinion publique est plus en faveur de cette solution maintenant qu'elle ne l'était il y a quelques années.

L'honorable M. CASGRAIN: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais je conviens avec le leader de la Chambre que la majorité n'en reconnaît pas encore la nécessité.

Voici pourquoi je mentionne ce point. Je me demande ce qu'il advient des critiques de l'honorable sénateur à l'égard de ceux qui préconisèrent l'acquisition du Canadian Northern en 1917 et celle du Grand-Tronc en 1920, plutôt que la fusion. Le pays était prêt alors à recourir à cette solution.

L'honorable M. DANDURAND: Mais ce n'était pas là une solution inévitable. Nous avons demandé de mettre le chemin de fer en liquidation.

Le très honorable M. MEIGHEN: Comme il est facile de dire que si nous n'avions pas acquis le Canadian Northern en 1917 et le Grand-Tronc en 1920, nous les aurions confiés à des séquestres plutôt que de les fusionner. Je me le demande. Mon honorable ami savait bien, même s'il l'a oublié, qu'en 1917, des pourparlers furent engagés en vue de vendre les obligations du Canadian Northern au Pacifique-Canadien. Les propriétaires de ces actions avaient certainement le droit de les vendre. Je ne sais comment le Pacifique-Canadien accueillit cette proposition, mais je connais fort bien l'attitude qu'adopta le Canadian Northern. Je n'ai aucun doute que si l'on avait effectué cette vente, il en aurait résulté une fusion dès lors. Ceux qui s'y opposèrent sont maintenant punis—même par les personnes qui disent que, aujourd'hui encore, ayant dû subir les déficits de quinze années, le peuple canadien ne consentirait pas à faire englober ce chemin de fer par le Pacifique-Canadien. Aussi, en 1920, le Grand-

Tronc aurait-il été mis en liquidation si nous n'en eussions fait l'acquisition.

L'honorable M. CASGRAIN: Oh non, pas le Grand-Tronc, mais le Grand-Tronc-Pacifique.

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce chemin de fer était en liquidation.

Le très honorable M. GRAHAM: Oui.

Le très honorable M. MEIGHEN: Certainement.

J'ai encore en ma possession des lettres qui démontrent que la liquidation s'imposait pour le Grand-Tronc, et cela sans tarder. L'honorable leader est d'avis que cela aurait été une excellente chose. Il ne nie pas que la liquidation était une chose certaine, mais il déclare que cela ne signifiait pas la fusion avec le Pacifique-Canadien. Je me demande si c'est bien vrai. La liquidation est-elle une situation permanente? Le devoir d'un séquestre est-il de servir le public ou les propriétaires des biens qu'à titre de séquestre il exploite? Son devoir est certainement de protéger les intérêts des propriétaires. Par conséquent, un séquestre aurait disposé de ce chemin de fer, en tout ou en partie, aux meilleures conditions qu'il aurait pu trouver et le plus tôt possible. Personne ne met cela en doute. Telle aurait été la destinée inévitable du Grand-Tronc, une destinée que mes honorables vis-à-vis prétendent que la population canadienne ne tolérerait pas même aujourd'hui. Cependant, bien des fois on me montre du doigt à des comités de cette Chambre, et ce doigt semble dire: "Voilà l'homme qui nous a infligé ces chemins de fer". Que pensent maintenant les honorables sénateurs de leur conséquence?

L'honorable M. DUFF: Nous aurions dû prendre l'avis de Roch Lanctôt et vendre les chemins de fer pour un dollar.

Le très honorable M. MEIGHEN: Nous n'aurions pas pu les vendre pour un dollar; nous n'aurions pu trouver aucun acquéreur pour le montant de leurs obligations. Nous devions ou en faire l'acquisition nous-mêmes au nous résigner à les voir englobés par d'autres. Si un honorable sénateur connaît quelqu'un qui aurait consenti à englober ce chemin de fer autre que cette compagnie entre les mains de laquelle mes honorables vis-à-vis prétendent que le peuple canadien refuserait de voir passer le chemin de fer, je voudrais bien qu'il m'en fasse part avant de reprendre mon siège.

J'en arrive maintenant à un projet d'amendement que je voudrais voir proposer et adopter. Le ministre aurait dû certainement l'accepter. L'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) nous a fait la contre-proposition suivante: au lieu d'ajouter une annexe au bilan du National-Canadien,—et cela ne ferait aucunement partie du bilan,—pour attirer l'attention du public sur le placement effectué par le gouvernement fédéral, nous devrions insérer une note pour apprendre à la population que si elle désire faire l'historique de ce placement, elle pourra consulter les comptes publics. Cela ne serait ni aussi bon ni aussi efficace qu'une annexe. En premier lieu, en référant le peuple aux comptes publics, vous devez le renvoyer aux comptes de l'année précédente. Je ne comprends pas pourquoi on doive le renvoyer à quelque chose. Pourquoi ne pas lui donner les renseignements dans un seul document? On prétend qu'une annexe énonçant que le Dominion du Canada a consenti à avancer au chemin de fer une certaine somme, dont $1,363,000,000 ont été annulés, effrayerait les financiers qui autrement pourraient acheter des obligations du National-Canadien. Cette idée résulte du fait évident qu'il n'y a pas une personne au monde qui effectuerait un placement de cinq cents dans le National-Canadien, si ce n'était du crédit du Dominion du Canada.

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Ira-t-on dire que les gens vont se laisser influencer par le bilan du National-Canadien lorsqu'il s'agira de décider s'il y a lieu de placer des fonds dans ce réseau qui perd chaque année 50 millions de dollars, peut-être 100 millions,—un réseau dont les pertes l'an dernier, à l'exclusion d'une épargne d'intérêt, furent plus considérables que l'année précédente? Cette idée est tout simplement ridicule. L'argent versé au National-Canadien est obtenu grâce au crédit du Gouvernement fédéral. En conséquence, l'annexe n'aurait pas le moindre effet sur l'acheteur d'obligations en perspective. Le seul effet possible qu'il aurait,—et le seul effet voulu,—serait sur les contribuables et les électeurs du pays, en les empêchant d'avoir une fausse idée de la situation. Il est très regrettable que le ministre ait refusé d'accepter l'amendement proposé au comité, une modification à laquelle on ne peut former aucune opposition valable et une qui a fait de sa part l'objet de propositions qui furent, j'en suis convaincu, mal accueillies par les honorables sénateurs des deux partis qui siégeaient dans le comité.

J'en arrive maintenant à une proposition. Si nous devons remplacer la note de renvoi projetée de l'honorable sénateur, laquelle conseillerait aux lecteurs du bilan du National-Canadien de consulter les comptes publics, cette note devrait au moins indiquer l'ensemble des

réclamations comprises dans la part de propriétaire. Je voudrais que cette note fût rédigée ainsi:

La part de propriétaire, y compris les réclamations, s'élevant à $1,363,000,000, est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

Je promets à mon honorable ami que s'il modifie sa note dans la mesure proposée, nous, de ce côté-ci de la Chambre, abandonnerons une position que nous considérons très solide. Ceux qui consulteront le bilan auront au moins le véritable total des réclamations et apprendront que la part de propriétaire qui figure au bilan n'est qu'un chiffre réduit. Tous les déficits payés depuis 1927 ne seraient pas compris dans ce total des réclamations. Peu m'importe qu'il soit question d'un million ou de cent millions. Une notre qui mentionnerait ce total constituerait au moins un avertissement suffisant pour prévenir toute idées erronée parmi le public.

Si nous ne pouvons nous entendre sur ce point maintenant, il vaut mieux, je crois, ne pas faire perdre le temps des honorables sénateurs à discuter cette question. Naturellement, quiconque veut parler sur cette affaire est libre de le faire. Nous pourrions nous livrer à d'autres travaux et reprendre cette question plus tard, afin de nous rendre compte si, dans l'intervalle, il ne serait pas possible d'en venir à une entente.

L'honorable J.-P.-B. CASGRAIN: Honorables sénateurs, je ne tiens pas à me lancer dans une discussion sur cette question, parce que si tel était le cas, il me faudrait un peu de temps pour la discuter. Quand nous avons acquis le Canadian Northern, j'ai passé la plus grande partie de trois séances du Sénat, soit un total de quatre heures et demie, à traiter de cette question, de sorte que je la connais à fond maintenant. Je n'ai pas l'intention de répéter ce que j'ai dit alors, bien que je m'en souvienne. Je sais fort bien qui fut responsable de ce qui a été fait; et il est un de mes excellents amis.

Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) dit qu'il voudrait qu'on montre le bilan du National-Canadien sous un sombre jour afin que le public sache que le réseau est déficitaire.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je veux dévoiler la vérité, qui est loin d'être bonne.

Le très honorable M. MEIGHEN: La vérité peut vous donner la liberté.

L'honorable M. CASGRAIN: Je ne sais si cela est tout à fait sage. Le National-Canadien doit emprunter fréquemment. Or, une corporation qui doit emprunter n'est pas tenue nécessairement de montrer son bilan sous un mauvais jour. On pensera que je manque de respect, j'en ai bien peur, quand je dirai que l'amendement proposé par mon honorable ami de Montarville n'aurait aucun effet sur le déficit annuel qui nous cause tant de soucis. Je dirai à cette Chambre que le déficit est de plus de 100 millions de dollars. L'adoption de l'amendement n'aurait aucunement l'effet d'augmenter ou de diminuer le déficit. Son effet serait le même que si on appliquait un sinapisme sur une jambe de bois.

Je peux dire aux honorables sénateurs comment nous pourrions réduire le déficit. Nous y arriverions si nous avions le courage d'adopter les tarifs qui sont en vigueur aux Etats-Unis, où la population par mille de chemin de fer représente le double de la nôtre. Ou bien adoptons les tarifs qui prévalent en Australie. Toute étrange que la chose puisse paraître, je ne connais personne ici qui puisse me dire quels sont les tarifs australiens. J'ai cherché partout pour obtenir ce renseignement, j'ai demandé au Pacifique-Canadien, j'ai écrit des lettres, etc., et tout cela en vain. Mais je sais que les tarifs là-bas sont beaucoup plus élevés qu'au Canada. Il est étonnant de constater que le Pacifique-Canadien ne soit pas au courant des tarifs australiens.

Le gouvernement de l'Afrique du Sud exploite aussi un chemin de fer. A ma grande surprise, car je n'aurais jamais cru qu'un organisme public pût accuser un surplus; ce gouvernement semble avoir entrepris une exploitation lucrative.

Le très honorable M. MEIGHEN: Mais aussi il peut avoir de bons comptables.

L'honorable M. CASGRAIN: La Chambre apprendra sans doute avec intérêt que ceux qui font la plus grande concurrence aux chemins de fer dans l'Afrique du Sud ne sont pas les camions, mais bien les animaux dont on se sert pour transporter les marchandises.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur en connaît la raison, n'est-ce pas?

L'honorable M. CASGRAIN: Non.

Le très honorable M. MEIGHEN: Parce que le gouvernement sud-africain ne permet pas de transporter des marchandises dans un camion à plus de douze milles en dehors d'une ville, même si le camion appartient à celui qui possède les marchandises.

L'honorable M. CASGRAIN: Si nous avions le courage au Canada d'appliquer les tarifs qui sont en vigueur aux Etats-Unis, dans l'Afrique du Sud ou en Australie, notre problème ferroviaire serait réglé. J'ai souvent

entendu sir Henry Thornton dire: "Donnez-moi les tarifs qui prévalent aux Etats-Unis et je vous donnerai un surplus chaque année".

Le très honorable M. GRAHAM: Honorables sénateurs, ne soyez pas alarmés par la longueur de mon discours. Je propose l'ajournement du débat.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Jusqu'à demain?

L'honorable M. DANDURAND: Je ne dirais pas jusqu'à demain. Comme nous touchons au terme de la session, nous pourrions trouver utile de reprendre le débat un peu plus tard dans la journée.

Le très honorable M. GRAHAM: Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de mentionner le moment où le débat sera repris.

(Sur motion du très honorable M. Graham, le débat est ajourné.)

BILL SUR LES LIGNES AÉRIENNES TRANS-CANADA

RAPPORT DU COMITÉ

Le très honorable M. GRAHAM présente le rapport du Comité permanent des chemins de fer, télégraphes et hâvres sur le projet de loi (bill n° 74) intitulé: loi établissant une corporation dont le nom sera Lignes aériennes Trans-Canada, et propose l'adoption dudit rapport.

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose que le bill soit maintenant lu pour la troisième fois.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois, puis adopté.)

BILL SUR LES COALITIONS

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le projet de loi (bill n° 41) intitulé: loi modifiant et codifiant la Loi des enquêtes sur les coalitions et la loi modificatrice.

(Le bill est lu pour la 1re fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Si le Sénat me le permet, je propose que ce bill soit maintenant lu pour la deuxième fois, afin que nous puissions le renvoyer au comité de la banque et du commerce.

Le très honorable M. MEIGHEN: Très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Dois-je expliquer brièvement le bill?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le pense.

L'honorable M. DANDURAND: Nous vivons à une époque agitée. Les gens se préoccupent de problèmes économiques ayant un rapport étroit avec leur bien-être. Le malaise se manifeste par tout le pays, surtout en matière de relations entre le capital et le travail. Ceux qui ne possèdent rien soupçonnent que les possédants les exploitent. Même dans cette enceinte, on s'est plaint de la surabondance des enquêtes, c'est-à-dire des commissions royales qui parcourent le pays. Si l'on en juge par leurs résultats immédiats, elles peuvent paraître parfois inutiles, mais elles ont leur utilité en ce qu'elles apaisent les soupçons et les craintes. De tous côtés, on entend dénoncer les monopoles. A diverses reprises, j'ai exprimé ici l'opinion que le régime capitaliste ne se maintiendra que s'il est équitable et juste envers la masse, c'est-à-dire envers les consommateurs. Il est du devoir du Sénat canadien d'envisager l'état de choses existant et d'appuyer toute mesure destinée à redresser les torts qu'occasionnent l'expansion et le fonctionnement du régime.

Le projet de loi à l'étude a pour objet d'apporter plusieurs modifications nécessaires à la loi des enquêtes sur les coalitions, afin de faire de cette loi un instrument plus efficace au service de l'intérêt public contre les monopoles. Depuis quelques années, on n'a pas utilisé cette loi dans toute la mesure où elle devrait convenablement servir. Cela venait en partie de certaines dispositions de la loi même. Même avant les modifications de 1935, les gens chargés de son exécution pensaient que la loi devait être modifiée. Certains amendements de 1935 eurent pour effet d'affaiblir plutôt que d'améliorer la loi. Ils tendaient à en restreindre la portée ou à ajouter aux difficultés de sa mise en vigueur. Au cours de la dernière session on ne l'oublie pas, le Gouvernement a voulu mettre fin à l'une des plus grandes faiblesses de la loi, mais le Sénat a rejeté la modification projetée.

Par le moyen des amendements qui font l'objet du bill à l'étude, on veut redonner toute sa vigueur à la loi et la rendre plus efficace. Voici quelques-uns des changements envisagés:

1. L'exécution de la loi sera confiée à un unique commissaire, consacrant tout son temps à cette tâche et agissant sous la direction du ministère du Travail, plutôt qu'à une commission dont les membres doivent remplir d'autres fonctions bien importantes et relatives aux questions douanières.

2. On prévoit la nomination, le cas échéant, de commissaires spéciaux et temporaires dont chacun s'occupera d'une unique enquête.

3. La définition des mots "fusion", "trust" ou "monopole" est mise au point et élargie.

4. Doit disparaître la disposition adoptée en 1935 interdisant l'utilisation, pour les procédures subséquentes au criminel contre la personne qui les avait déposés, des documents dont le dépôt est exigé au cours d'une enquête.

5. Le maximum des peines prévues pour violation de la loi est augmenté.

Voilà les changements les plus importants qu'on se propose. J'aimerais à donner des explications plus étendues. Mais au comité de la banque et du commerce, nous pourrons examiner le sens et la portée de chaque article de ce projet de loi.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention de m'opposer à la deuxième lecture. J'ai lu le bill, mais je n'ai pu l'examiner de près. Je crois loyal d'indiquer dès maintenant qu'à mons avis le Gouvernement devrait examiner de nouveau une certaine disposition de la mesure. Par tout le pays, mais plus particulièrement en certaines régions, on prend de plus en plus l'habitude d'ignorer les tribunaux de justice pour confier leurs fonctions à des fonctionnaires de l'Etat. Cette tendance peut persister assez longtemps avant qu'on la remarque ou qu'on en saisisse la signification véritable. Mais voici quel en est l'effet: elle annihile, elle réduit en atomes la liberté du sujet, laquelle constitue l'armature même des institutions britanniques et la principale conquête de la démocratie britannique. L'examen superficiel que j'ai fait du bill à l'étude me porte à penser qu'il s'inspire jusqu'à un certain point de cette tendance. Pour déterminer les droits de l'homme ou du citoyen, nous avons des institutions qui constituent un élément intégral et d'une importance vitale de notre régime constitutionnel, la pierre angulaire de notre liberté. Ce sont ces institutions qui doivent statuer en ces matières, sans qu'il soit besoin de faire un magistrat d'un fonctionnaire de l'Etat. On peut accorder assez de pouvoirs aux magistrats pour qu'ils mettent les faits au jour, sans leur substituer les fonctionnaires et sans porter atteinte aux droits sacrés du citoyen.

L'honorable M. DANDURAND: Mon très honorable ami doit s'en drendre compte, notre activité industrielle revêt des formes si diverses et si rapidement changeantes que, pour répondre au désir de la nation, le Parlement doit parfois légiférer de façon à autoriser des enquêtes sur l'exploitation des entreprises industrielles.

L'honorable M. DANDURAND.

Le très honorable M. MEIGHEN: Parfaitement.

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons appris raisonnablement à connaître l'effet que peut avoir la loi à l'étude. Elle est afficace en somme; on y aura encore recours à l'égard de groupes qui agissent au détriment de l'intérêt général. Je signale à mon très honorable ami certaines enquêtes instituées sous l'empire de cette loi parce que des journaux sérieux avaient appelé l'attention sur la hausse de certaines denrées due à l'existence de monopoles, de fusions ou de coalitions, et avaient exprimé l'avis que des hommes publics s'entendaient comme larrons en foire avec ces groupes pour leur permettre d'opprimer le peuple. Un tel état de choses cause du malaise et fait naître le désir d'un changement dans notre régime économique. De plus en plus, il sera nécessaire d'exercer les pouvoirs conférés par le bill à l'étude, afin d'apaiser les craintes et les soupçons de la population. Déjà, l'intervention dans certains domaines a contribué à éclaircir l'atmosphère. L'utilité d'une telle législation se manifestera chaque fois que se reproduiront des circonstances semblables.

(La motion est adoptée et le bill, lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

Sur la motion de l'honorable M. Dandurand, le projet de loi est renvoyé au comité permanent de la banque et du commerce.

BILLS DE DIVORCE

PREMIÈRE, DEUXIÈME ET TROISIÈME LECTURES

Sur la motion de l'honorable M. Robinson, agissant au nom de l'honorable M. McMeans, président du comité du divorce, les bills dont la liste suit sont à tour de rôle lus pour la 1re, la 2et et la 3e fois, puis adoptés sur division:

Bill A3, pour faire droit à Rosaline Annie Arathoon Webster.

Bill B3, pour faire droit à Minnie Sidilkofsky Sadegursky.

Bill C3, pour faire droit à Simone Baillargeon-Mann.

Bill D3, pour faire droit à Thelma Lucille Farr.

Bill E3, pour faire droit à Sybil Geddes.

Bill F3, pour faire droit à Maurice Amédée Tremblay.

BILL RELATIF AUX SECOURS AUX CHÔMEURS ET AUX CULTIVATEURS

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes, avec le bill n° 80, ayant pour objet d'aider à soulager le chômage et la misère de l'agriculture.

(Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

L'honorable M. DANDURAND: Si le Sénat me le permet, je propose que ce bill soit inscrit au Feuilleton en vue de la deuxième lecture demain.

(La motion est adoptée.)

COMITÉ DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

L'honorable M. DANDURAND: Je propose l'ajournement de la séance. Nous pourrions siéger ce soir. Mais nous devons étudier deux projets de loi importants au comité de la banque et du commerce. Je rappelle à mes honorables collègues que le comité se réunira dès l'ajournement de la Chambre.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à trois heures de l'après-midi.

SÉNAT

JEUDI 8 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL RELATIF AUX DOUANES

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK dépose le rapport du comité permanent de la banque et du commerce relativement au bill n° 84 modifiant la loi des douanes.

TROISIÈME LECTURE

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce projet de loi sera-t-il lu pour la troisième fois?

L'honorable M. BLACK: Si le Sénat le permet, dès maintenant.

(L'honorable M. DANDURAND propose que le projet de loi soit lu pour la 3e fois).

L'honorable A. C. HARDY: Honorables sénateurs, je ne m'oppose pas à l'adoption de ce projet de loi, car de toute façon il plaira à la Chambre. Je tiens seulement à dire quelques mots sur ce que j'appellerai la moralité de la loi dans son ensemble.

Il y a quelques jours, l'honorable leader de la Chambre (l'hon. M. Dandurand) a lu une note qui lui avait sans doute été remise par le ministère. Si ma mémoire ne me fait défaut, il y était dit en substance que les récriminations des importateurs de fruits et de légumes constituent en somme une "combine". Je ne me rappelle pas trop si ce mot a été prononcé dans la Chambre. En tout cas, on s'en est servi dans la conversation et plus ou moins officiellement au comité.

Je me suis peut-être pas rendu au comité sans idée préconçue car, ayant entendu la lecture du mémoire et le résumé de la question, j'étais d'avis qu'il fallait voir dans l'affaire un autre exemple de ces pillages du Trésor fédéral dont nous sommes témoins depuis trois ou quatre ans: d'abord de la part des provinces, ensuite des municipalités, puis de n'importe quelle petite société commerciale qui peut imaginer une réclamation quelconque contre le Trésor. C'est ce que je pensais en arrivant au comité. Mais, ayant entendu les deux parties, j'en suis venu à la conclusion que, s'il y avait combine, elle était machinée par le ministère du Revenu national et le Dominion du Canada.

Ne voulant pas retarder les travaux de la Chambre indûment, je n'examinerai pas cette question dans son ensemble maintenant. Ceux qui ont assisté aux audiences du comité de la banque et du commerce ont pu se convaincre que, si la cause des requérants n'était pas très solide, ces gens avaient de sérieuses raisons de se plaindre.

Leur premier grief tient à la question des changes. A cet égard, et dans l'ensemble, ces gens ont eu peu à se plaindre. Ils n'ont pas réussi à établir vraiment l'existence d'un grief, puisque leurs clients les ont remboursés en très grande partie des sommes qu'ils ont déboursées. D'un autre côté, nous avons constaté que le ministère a agi de la manière la plus arrogante et la moins justifiable quand il a imposé une taxe sur la devise à prime des Etats-Unis. C'est incontestable. Le ministre lui-même n'a pas voulu avouer qu'il y avait là une véritable iniquité, ou, dirais-je, manque d'équité en la matière. Il a exprimé des doutes sur ce sujet, mais les faits réels ont démontré que la question ne saurait faire de doute. Au point de vue légal, rien ne justifiait le département de taxer la monnaie à prime d'un autre pays. La loi autorisait le département à compenser le cours des monnaies dépréciées et il l'a fait, mais les

fonctionnaires ont, de leur propre initiative, imposé aussi une taxe sur les monnaies à prime. Les requérants n'ont pu établir leur prétention, à mon sens, mais je mentionne la chose pour signaler la façon tout à fait illégale dont procède le ministère.

Quant aux taxes et aux surtaxes imposées à titre de droits saisonniers supplémentaires, je ne puis m'imaginer qu'il y ait autant de contradictions dans la conduite d'un autre département. Je n'aime pas à employer le mot "irrégularités" parce qu'un sens injurieux semble s'y attacher. Les désagréments subis par les importateurs à cet égard constituent un grief réel. En prenant la parole, aujourd'hui, j'espère seulement que les révélations faites aux séances du comité amèneront le ministre à régler les affaires de son département de façon que nos importateurs soient traités avec équité.

Il se trouve que les requérants qui se sont présentés devant le comité sont des importateurs de produits fort périssables, les légumes et les fruits. Nous savons tous que, lorsqu'un wagon de fruits arrive au Canada d'un pays très lointain, l'importateur doit en prendre livraison immédiate. Il n'est pas possible de retourner le chargement à l'expéditeur. Il faut ouvrir les wagons et vendre les articles dans l'espace d'une couple de jours, ou ils se gâteront complètement. Cependant, en l'occurrence, non seulement les importateurs ont dû acquitter les droits élevés prévus par les nouveaux règlements ministériels, mais encore ils ont été frappés d'une nouvelle taxe par le département, une, deux ou trois semaines après la vente des produits. Va sans dire, les importateurs de ces produits sont tout à fait incapables de faire affaires dans ces conditions, car lorsqu'ils ont vendu les articles, ils ne peuvent faire payer le supplément de frais par les acheteurs ou les consommateurs.

Je puis signaler au Sénat un cas,—cela ne se rapporte peut-être pas directement au projet de loi,—où une wagonnée d'un produit acheté au prix de $350 au Texas a été assujétie à $850 de droits, avant le dédouanage au pays. Dans un autre cas, les articles ont coûté $500, et les droits se sont montés à $1,900. Ces chiffres m'ont paru incroyables, tant que les fonctionnaires du ministère ne m'en ont pas garanti l'exactitude.

Le comité a étudié l'affaire avec soin et arrêté les conclusions que l'intérêt public paraissait dicter. J'espère qu'à la suite des révélations faites devant le comité, le ministre pourra donner les instructions voulues à son département, afin d'assurer un régime équitable de droits saisonniers.

En terminant, je tiens à exprimer la conviction que nous ne saurions trouver dans l'univers un exemple plus propre que celui-ci à indiquer le danger qu'il y a de déléguer les pouvoirs du Parlement à une personne ou à un département, ou à ce que j'appellerais la bureaucratie. Plus le Parlement canadien s'empressera de garder entre ses mains ce pouvoir absolu de taxation et à l'exercer dans les deux Chambres, mieux ce sera.

L'honorable A. C. HARDY.

L'honorable FRANK P. O'CONNOR: Honorables sénateurs, je désire faire quelques commentaires sur les remarques de l'honorable représentant de Leeds (l'hon. M. Hardy). A mon sens, comme sénateurs, nous devons nous pénétrer que nous avons un véritable devoir envers le Gouvernement, à l'heure actuelle. Ce sentiment s'inspire de plusieurs raisons, entre autres des efforts manifestes que fait le Gouvernement pour obtenir des résultats en légiférant, par les temps difficiles que nous traversons. Nous devrions donc être plus enclins à appuyer le Gouvernement. Le très honorable chef de l'autre parti (le très hon. M. Meighen) a exprimé le regret de ne pouvoir appuyer le projet de loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité des Chemins de fer Nationaux, à moins qu'il ne soit modifié de façon qu'une note au bas de la page du bilan du réseau indique le montant des avances faites au réseau par l'Etat. Nous devrions adopter cette mesure législative. La seule objection élevée contre le bill par les honorable membres, c'est qu'il ne prévoit pas l'insertion de pareille note. La note ne révélerait rien; alors pourquoi insister sur son insertion? Coopérons davantage avec le Gouvernement à l'heure actuelle. Pour des raisons à lui, le Gouvernement ne veut pas que les avances de l'Etat au montant de 1,360 millions figurent au bilan du réseau, mais il consent à l'insertion d'une note portant qu'on peut connaître l'histoire financière du réseau en se référant aux comptes publics. Nous devrions appuyer ce projet de loi sur la comptabilité du réseau, et aussi le bill à l'étude modifiant la Loi des douanes.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je suis peut-être allé trop dans le sens indiqué par l'honorable sénateur qui vient de reprendre son siège. Je serais plus disposé à souscrire automatiquement aux décisions du Gouvernement, s'il en était un des membres. Pour cela, nous devrons attendre un peu, mais pas trop longtemps, je l'espère.

Permettez-moi de faire quelques commentaires sur les remarques de l'honorable sénateur de Leeds (l'hon. M. Hardy). Beaucoup de ses observations sont justes. L'application de la loi des douanes semble soulever des plaintes si

générales que l'une des deux conclusions suivantes s'impose: ou la loi est inapplicable de par sa nature même, surtout en ce qui regarde les produits périssables comme les fruits et les légumes, ou il y a un manque d'organisation. Il y a peut-être lieu de faire des critiques sous ces deux rapports. La loi est d'application difficile, je pense.

Je prie les honorables sénateurs de se rappeler que les dispositions qui ont soulevé tant de critiques depuis nombre d'années sont encore en vigueur. Le Gouvernement est placé dans l'alternative ou de maintenir ces dispositions d'application saisonnière et qui varient plus ou moins, ou d'abandonner les régions de culture fruitière et maraîchère de notre pays. Il est facile de préconiser leur abandon quand on n'est pas au pouvoir, mais quand nous sommes au pouvoir et voyons les résultats possibles de notre politique, notre attitude est différente. L'abandon de ces régions est un grave parti à prendre. A mon sens, nous maintiendrons, nous devrons maintenir ces estimations et restrictions plus ou moins arbitraires et, certes, souvent provisoires, pour la protection des différentes régions du pays. Forcément, l'application de ces dispositions est très difficile.

J'ai abordé l'étude du sujet dans un bien autre esprit que l'honorable sénateur de Leeds (l'hon. M. Hardy). Je me suis rendu à notre comité en étant très enclin à m'opposer au bill. Je pensais que non seulement il comportait des prescriptions d'effet rétroactif,—chose qui nous répugne naturellement, même si elle constitue parfois la partie essentielle d'une mesure législative,—mais qu'en outre il représentait une tentative pour surmonter les difficultés créées par une exécution et une perception défectueuses, et éviter ainsi les procès en justice. Mais j'ai changé d'idée au cours de séances du comité et celui qui m'a fait changer d'avis, c'est le ministre qui dirige le département. A mon sens, il a fait un plaidoyer très habile et très complet en faveur du projet de loi. La disposition qui lui a donné le plus de mal, c'est l'article relatif aux majorations sur lequel l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'hon. M. Haig) a attiré notre attention, il y a quelques jours. Mais bien que certains honorables sénateurs de ce côté de la Chambre n'aient pas suivi son raisonnement même sur ce point, je l'ai fait et il m'a paru qu'il avait raison. Mais même sur ce point, la base essentielle des réclamations était d'ordre théorique. Les requérants ont prétendu simplement que la méthode adoptée pour l'estimation de la valeur imposable n'est pas la méthode prévue par loi. Il était possible d'obtenir les mêmes résultats par celle-ci, mais le ministère a signalé la méthode adoptée et les résultats obtenus aux hommes d'affaires qui ont conduit leur commerce en pleine connaissance de la chose. Les gens ne devraient pas avoir le droit de s'appuyer sur des motifs aussi frivoles, et peut-être pour établir des réclamations importantes contre l'Etat. Ce que j'ai entendu au comité m'a convaincu que je devais appuyer le projet de loi. Nous devrions le voter, abstraction faite de toute application défectueuse. Celui qui a eu affaire avec les fonctionnaires du département et qui a eu à s'occuper des plaintes portées contre lui est plus disposé qu'un autre à fournir aux fonctionnaires l'occasion de s'expliquer, au lieu d'en venir à la conclusion hâtive qu'ils ont tort. J'ai souvent pensé que la conduite des douaniers était arbitraire, précipitée et inconsidérée, mais quand ils se sont présentés devant un comité pour motiver ce qu'ils préconisent, ils n'ont généralement pas eu le dessous.

Je répète simplement qu'à mon avis nous ne pouvons pas faire autrement qu'appuyer le projet de loi.

L'honorable M. HARDY: Permettez-moi de dire à mon très honorable ami qu'il est fort intéressant de le voir appuyer de tout cœur un bill ministériel que je ne saurais approuver, en ce qui regarde l'état de choses général qu'il crée.

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables sénateurs, je ne veux pas critiquer le bill, à cette heure. Je prends simplement la parole pour abonder dans le sens de mon très honorable chef (le très hon. M. Meighen). Je me suis rendu au comité animé de sentiments de vive hostilité et de suspicion, mais l'exposé que j'y ai entendu m'a convaincu. Je tiens à féliciter le Gouvernement au sujet du ministre qui veille à l'exécution de la loi des douanes.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

L'honorable M. HAIG: Il a certes créé une excellente impression. Je suis peut-être trop jeune pour juger de ces choses...

Quelques honorables SÉNATEURS: Non, non.

L'honorable M. HAIG: J'ai été enchanté de son exposé. Je tiens aussi à féliciter les fonctionnaires et les autres qui ont collaboré à la présentation de l'exposé. En d'autres circonstances, nous avons entendu dans nos comités des ministres dont je ne pouvais partager l'avis et dont l'attitude me déplaisait. Permettez-moi de dire que l'Etat a de la veine d'avoir à la tête du département un ministre capable de traiter un sujet comme l'a fait le ministre du Revenu national devant notre comité.

L'honorable M. COTÉ: Honorables sénateurs, je traiterai très brièvement deux questions que la discussion a soulevées. Je souscris tout à fait à la remarque de l'honorable sénateur de Leeds (l'honorable M. Hardy): savoir que, dans la mesure du possible, le tarif douanier doit être fixé par le Parlement, et non par décret du conseil ou par le ministre du Revenu national. Mais ainsi que l'a fait remarquer le très honorable leader de notre parti (le très honorable M. Meighen), le Parlement a jugé nécessaire en certains cas de déléguer ses pouvoirs au ministre ou au conseil. L'article 43 de la Loi des douanes concernant les droits saisonniers est un exemple de cette délégation. L'opposition a critiqué cet article, quand l'ancien gouvernement l'appliquait, mais le Gouvernement actuel l'a maintenu. La méthode prévue par la loi semble la seule pratique pour l'imposition de droits saisonniers, dans les circonstances prévues par la loi. Puis-je faire observer à l'honorable sénateur de Leeds que le présent bill comporte aussi une délégation du pouvoir de fixer les droits de douane. L'article 36 A, après les modifications qui y ont été faites, est ainsi libellé:

Chaque fois qu'il est jugé opportun d'en agir ainsi, le gouverneur en son conseil peut ordonner d'omettre en entier ou en partie les droits et taxes d'importation, d'accise et autres dans l'estimation de la valeur imposable des marchandises de toute sorte importées au Canada de quelque pays spécifié.

Tout ce qu'il y a de nouveau dans l'article modifié, c'est le mot "importation". Le ministre du Revenu national a informé notre comité, hier soir, que cet amendement l'autorise, par décret du conseil, à ne pas tenir compte, dans l'estimation de la valeur imposable des importations, de l'ensemble ou d'une partie des taxes d'importation que le pays étranger peut imposer à ses nationaux pour la matière première ayant servi à la fabrication des produits exportés au Canada. Cette disposition permet au ministre, dans la pratique, à fixer les droits de douane de mois en mois, et d'année en année.

Ainsi que l'honorable sénateur de Leeds l'a rappelé et comme on nous l'a dit souvent, c'est une mauvaise façon d'agir. Le Parlement devrait fixer les droits. Mais maintenant, en adoptant cet article, on autorisera le gouverneur en conseil ou le ministre à les fixer.

J'en arrive maintenant à l'article 3 du projet de loi. Ainsi que le très honorable leader de cette partie de la Chambre l'a dit, le ministre a fait reposer son plaidoyer sur cette disposition. Mais il n'a pas invoqué des raisons juridiques. Il a prouvé que, en toute justice, la grande majorité des requérants ne sont pas fondés à prier le Parlement de ne pas adopter le bill, parce que c'est à la requête même qu'ils ont adressé au ministre qu'ils doivent la façon dont il a imposé des droits saisonniers. Cependant il reste que, d'après les témoignages entendus et le propre aveu du ministre, nombre de requérants n'ont jamais adressé cette requête au ministre. Ils ont importé la marchandise avant de savoir que le département établirait cette estimation et n'ont pu faire payer la majoration aux consommateurs. Néanmoins, parce que l'Etat a raison dans quatre-vingt-dix-neuf pour 100 des cas, il va faire une victime dans le centième. Cela répugne à mon sens de l'équité. Le degré de l'injustice ne modifie pas sa nature. Une loi qui prive injustement un contribuable de son droit de réclamation est une tache sur le recueil de nos lois.

Il serait difficile, je suppose, avec les moyens à notre disposition, d'obtenir les noms des requérants à qui l'argumentation du ministre ne s'applique pas. Et pour cette raison, probablement, nous sommes disposés à voter pour le projet de loi et à les priver de tous leurs droits. Mais je ferai remarquer respectueusement au Gouvernement que, sous le régime de la loi, le ministre peut effectuer tous les remboursements de droits qu'il juge nécessaire dans l'intérêt public, et il devrait examiner les cas des contribuables à qui ne s'appliquent pas les arguments qu'il a énoncés hier soir en comité, et aujourd'hui à la Chambre, et leur rembourser l'argent. L'honorable leader du Gouvernement ne peut donner cette assurance, je suppose, mais s'il le faisait, je voterais certes pour le bill d'un cœur plus léger.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables sénateurs, la discussion du projet de loi a roulé principalement sur le droit dont les fruits et les légumes sont frappés. Cependant, à mon sens, l'article 10 se révélera probablement à l'avenir d'une bien plus grande importance que le sujet discuté jusqu'ici.

L'article 10 a trait à la réglementation des importations et exportations d'armes et j'attire l'attention de la Chambre sur cette disposition. Au cours du débat, dans l'autre Chambre, il a été beaucoup question de la suppression des bénéfices de guerre. La discussion et les commentaires de journaux auxquels elle a donné lieu ont répandu l'impression que le commerce du matériel de guerre est immoral et peu convenable. On nous a dit que le Gouvernement était sur le point d'abolir les bénéfices retirés des armements en temps de guerre, et ainsi de suite. En réalité, le projet de loi autorise simplement le Gouvernement à prendre certaines mesures dans l'intérêt national, en temps de guerre.

La discussion dans l'autre Chambre, dis-je, a roulé sur l'immoralité du commerce des

armements, comme si nous avions au pays une industrie des armements. Nous possédons les matières premières pour la fabrication de matériel de guerre, le nickel, l'amiante, le cuivre, le fer, l'acier et autres, mais en fait nous n'avons aucune fabrique d'armes qui en vaille la peine. J'estime que nous devrions avoir une industrie des armements. Je déplore les commentaires faits dans l'autre Chambre et dans la presse à l'effet que la fabrication des armes est une chose si immorale que nous ne devrions pas du tout nous y livrer et que ceux qui l'entreprennent renverseront probablement notre forme de gouvernement et nous lanceront dans un conflit armé contre notre volonté. Je considère tout cela comme des balivernes.

Nous possédons les industries qui pourraient entreprendre la fabrication d'armes. Le Parlement a récemment voté une somme de 37 millions pour renouveler le matériel de nos forces défensives. Nous dépensons cette somme entièrement en dehors du pays, alors que nous devrions l'employer à l'intérieur. Nous devrions créer une industrie de fabrication d'armes et procurer ainsi de l'emploi et des salaires à nos gens. Ceux qui sont d'avis que la fabrication d'armes est immorale reconnaissent qu'il nous faut une force défensive et que nous devrions acheter du matériel en dehors du pays, mais ils prétendent qu'il ne convient pas que nous achetions le même matériel au Canada, en dépit du fait que nous possédons les matières premières pour sa fabrication.

La création d'une telle industrie au pays nous permettrait, en premier lieu, de nous procurer notre propre matériel; en deuxième lieu, de contribuer à l'équipement de nos forces armées dans le reste de l'Empire, et cela nous permettrait enfin de nous livrer à l'exportation des armes, commerce qui se pratique aujourd'hui et qui se fera à l'avenir.

La fabrication d'armes nous procurerait deux avantages: elle se ferait sans frais pour l'Etat et elle serait à la disposition du pays en cas de péril national.

Je désire signaler à cet égard un fait intéressant. Les honorables sénateurs savent qu'il y a en Angleterre une vaste industrie des armements. Au début de la Grande Guerre, les chantiers anglais achevaient la construction de trois navires de ligne, un pour la Turquie, un pour le Brésil et un pour le Chili. Lorsque ces gros navires furent complètement terminés, le gouvernement anglais en prit possession et fit ainsi une addition importante à ses forces navales. Plusieurs autres navires étaient en construction pour des pays étrangers, de même qu'une grande quantité de matériel de guerre que le gouvernement britannique acquit également.

Une industrie de fabrication d'armes bien établie au Canada contribuerait à notre défense nationale et fournirait ses produits à meilleur compte qu'une manufacture de l'Etat. Mais il y aurait en outre un avantage très important. Le gouvernement anglais a décidé de répartir ses manufactures d'armes à travers tout l'Empire. Elles ne seront pas toutes concentrées dans un seul pays où un bombardement aérien pourrait les détruire ou les paralyser sérieusement. L'Afrique du Sud est un des pays envisagés et l'on songe aussi à l'Australie et au Canada. Etant donné cette décision et le fait que nous possédons toutes les matières premières pour la fabrication d'armes, j'estime qu'il y a toute raison pour que l'industrie soit établie au Canada.

Si je parle de cette question, c'est que les commentaires dont j'ai fait mention ont jeté de l'odieux sur l'industrie des armements, à tel point même que l'établissement de cette industrie au Canada en sera découragée.

Il y en a qui préconisent que l'Etat devrait entreprendre la fabrication des armes. Une commission royale a étudié à fond cette proposition en Angleterre, et dans son rapport elle se déclare opposée à ce projet, à cause des énormes placements de capitaux qu'il comporte, de l'inutilisation de l'outillage en temps de paix, de sa détérioration et des frais que réclame le maintien de la main-d'œuvre experte. Nous savons tous que l'exploitation par l'Etat est coûteuse et inefficace.

Les commentaires dont j'ai parlé ont pour objet de décourager et, à la vérité, de faire échouer toute tentative de fabrication de matériel de guerre au Canada. Ceux qui s'opposent à ce que des compagnies particulières se livrent à cette entreprise se servent à cet égard d'une expression favorite. Ils disent que leur objet est de "supprimer les bénéfices de guerre". Voilà une formule à effet. En temps de guerre, l'objet principal d'un pays est de gagner la guerre; ce n'est pas de viser à supprimer les profits de guerre ni à empêcher d'en réaliser. Si, pendant les hostilités nous sommes détournés de l'objectif primordial qui est de gagner la guerre, nous courons le risque de tomber dans de graves difficultés. En temps de guerre, le gouvernement doit induire les établissements à installer un outillage dispendieux et à se livrer à la fabrication de matériel de guerre et il doit encourager les ouvriers spécialisés à travailler à cette fabrication. Le Gouvernement doit, dans la mise à exécution de son programme, montrer aux gens la valeur de ce travail, l'Etat contrôlant les profits exagérés par une taxation radicale. La fabrication de matériel de guerre ne pourrait être entreprise par l'Etat que par l'adoption d'une politique socialiste et qu'en

étatisant toutes les industries du pays. Et lorsque la guerre serait terminée, il éprouverait probablement la plus grande difficulté à faire reprendre à l'industrie sa marche normale.

J'estime qu'il importe de discuter cette question en ce moment, parce que je constate que le Gouvernement, sous l'influence des pacifistes, des idéalistes et autres gens bien intentionnés, incline vers une politique qui serait pour nous désastreuse en temps de guerre. Le Gouvernement devrait être, selon moi, revêtu du pouvoir, comme il l'est par ce projet de loi, de contrôler la situation, mais il devrait s'en tenir là. Il ne devrait pas prendre maintenant une attitude qui empêcherait les capitalistes d'étudier l'opportunité de se lancer dans ce genre d'affaires qui, à leur tour, contribueraient à l'exploitation de nos ressources naturelles et à la consommation de nos matières premières.

Ce sujet des armements donne lieu à bien des sornettes et des propos insensés. On en trouvera un exemple frappant dans l'attitude du gouvernement anglais lors de l'invasion de la Chine par le Japon, il y a quatre ou cinq ans, alors que le Japon arrachait de l'empire chinois l'Etat du Mandchoukouo qui comprenait trois ou quatre provinces. Une enquête eut lieu. Le Japon fut trouvé être l'agresseur et la Chine la victime. Néanmois, le gouvernement anglais, à l'instigation de certains pacifistes et d'idéalistes bien intentionnés, établit l'embargo sur les armes à destination et du Japon et de la Chine. Cette dernière, la victime, avait besoin d'armes et de matériel, mais la mesure prise par le gouvernement anglais eut pour résultat de punir la malheureuse Chine et d'assurer la victoire au Japon. C'est là un exemple classique d'un gouvernement dirigé par des pacifistes et des idéalistes bien intentionnés qui manquent de connaissance et de compréhension du problème.

Mon seul but en prenant la parole en ce moment était de signaler que cet article du bill donne au Gouvernement le pouvoir de s'occuper dorénavant de cette question, et j'exprime l'espoir qu'il procédera en la matière avec sagesse, en connaissance de cause et avec suffisamment de courage pour l'application de cet article du projet de loi, ayant uniquement en vue de promouvoir l'intérêt national.

L'honorable M. MOLLOY: Puis-je demander à l'honorable sénateur d'Edmonton, avant l'adoption de la motion, d'expliquer les paroles qu'il a prononcées, savoir que le Gouvernement trace une politique qui sera désastreuse en temps de guerre?

L'honorable M. GRIESBACH: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable W. A. GRIESBACH.

L'honorable M. MOLLOY: Je demande pardon à l'honorable sénateur. Je croyais le lui avoir entendu dire.

L'honorable M. GRIESBACH: J'ai fait remarquer que les dispositions du bill donnent au Gouvernement de vastes pouvoirs qui, à l'avenir, seront très importants en cas de guerre. Le projet de loi prévoit que le Gouvernement aura le pouvoir de régir l'exportation d'armes, de matériel de guerre et autres choses de ce genre, et je me plaignais de ce que la discussion de ces articles du bill, bien qu'elle n'ait pas avec eux de rapport très étroit, avait pour effet de faire croire que la fabrication d'armes était, pour les gens qui s'y livrent, une entreprise immorale et peu convenable. Je repousse cette opinion. Je prétends que c'est une saine industrie que l'on devrait développer, vu qu'elle assurerait à notre population du travail et des salaires et utiliserait nos produits naturels tel que le cuivre, l'amiante, le nickel, le fer et l'acier. Cette industrie intéresse notre défense nationale, et j'ai pris la parole en ce moment-ci parce qu'aucune autre voix ne s'est encore élevée en sa faveur.

(La motion est adoptée; le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

PROJET DE LOI RELATIF AUX ENQUÊTES SUR LES COALITIONS

IMPRESSION DES DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ

L'honorable M. BLACK dépose le rapport du comité permanent de la banque et du commerce, auquel a été renvoyé le projet de loi (bill n° 41), modifiant et codifiant la Loi des enquêtes sur les coalitions et la loi modificatrice.

—Honorables sénateurs, le comité recommande que l'autorisation nécessaire soit accordée pour l'impression au jour le jour de 1,000 exemplaires des délibérations du comité chargé de l'étude du bill, et que l'article 100 du règlement soit suspendu dans son application à ladite impression.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Quand ce rapport sera-t-il étudié?

L'honorable M. BLACK: Maintenant, si le Sénat le permet.

L'honorable M. PARENT: Je désirerais savoir du président du comité si ce rapport sera imprimé en français.

L'honorable M. BLACK: Je pense que c'est la coutume. La réponse est la même que celle que j'ai faite la dernière fois à l'honorable sénateur. Je propose l'adoption du rapport.

(La motion est adoptée.)

REVISION DU SYSTÈME DE COMPTABILITÉ DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA.

IMPRESSION DES DÉLIBÉRATIONS DU COMITÉ

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, j'ai supposé, à tort peut-être, que les témoignages rendus devant le comité des chemins de fer, relativement à la revision du système de comptabilité du réseau National, seraient imprimés et distribués. Certes, ils devraient l'être.

L'honorable M. DANDURAND: Bien que les témoignages aient été sténographiés, je suis étonné de constater que nous n'en avons pas demandé l'impression.

Le très honorable M. MEIGHEN: A quoi sert le rapport sans cela?

L'honorable M. DANDURAND: Je remercie mon très honorable ami de m'avoir signalé le fait. Je propose que 1,000 exemplaires des témoignages entendus en comité relativement au bill nº 12 soient imprimés.

(La motion est adoptée.)

PROJET DE LOI CONCERNANT LES EMPLOYEURS ET LES EMPLOYÉS

PREMIÈRE LECTURE

L'honorable M. DUFF dépose le projet de loi (bill G3) concernant les employeurs et les employés.

Le projet de loi est lu pour la 1ère fois.

Son honneur le PRÉSIDENT: Quand aura lieu la deuxième lecture de ce projet de loi?

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, je sais que toute la Chambre attend que ce bill lui soit expliqué.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: Je puis dire aux honorables sénateurs que je suis déjà bien disposé en sa faveur.

L'honorable M. DANDURAND: Je ferai observer aux deux anciens membres de la Chambre des communes, mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) et le parrain du bill (l'honorable M. Duff), que les projets de loi sont généralement expliqués à la Chambre lors de la deuxième lecture.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je le sais, mais en des circonstances très spéciales comme celles-ci...

L'honorable M. DUFF: Je remercie l'honorable leader de la Chambre d'être venu à mon aide. Etant un nouveau membre du Sénat, je n'en connais pas très bien les règlements. Je craignais que mon très honorable ami le leader de l'opposition ne me tende un piège.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! non.

L'honorable M. DUFF: J'apprécie donc grandement que le leader de la Chambre m'ait suggéré de donner les explications lors de la deuxième lecture.

BILL SUR LA REVISION DU SYSTÈME DE COMPTABILITÉ DU RÉSEAU NATIONAL

TROISIÈME LECTURE

Le Sénat passe à la suite de la discussion, suspendue hier, de la motion tendant à la troisième lecture du projet de loi (bill nº 12) pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux.

Le très honorable M. GEORGE P. GRAHAM: Honorables sénateurs, quand j'ai proposé hier l'ajournement du débat, je vous ai soulagés des soucis que vous entreteniez quant à la longueur de mes commentaires sur cette question. Depuis lors, ma tâche s'est un peu accrue.

Le présent projet de loi est depuis quelque temps en délibération devant le comité des chemins de fer, et les divergences qui existent entre les deux courants d'idées, bien que parfois assez prononcées, semblent s'être fixées sur un point très subtil. On se rappellera que durant la discusion du bill, le très honorable leader de l'opposition préconisait fortement qu'une note, accompagnée d'une annexe, soit ajoutée au bilan annuel des cheminns de fer Nationaux. Cette proposition a été discutée pendant quelque temps, mais le Gouvernement ne voyait pas le moyen de l'adopter. Je ne reviendrai pas sur les arguments pour et contre et me contenterai d'exposer le fait.

Après bien des heures de délibération, le Gouvernement en vint à la conclusion qu'il tendrait la branche d'olivier sous forme d'un amendement que j'ai en main. Le Gouvernement est bien persuadé que ce serait une erreur que d'ajouter une note, accompagnée d'une annexe, au bilan annuel des chemins de fer Nationaux, à moins que tous les autres réseaux canadiens ne fassent de même à l'égard de leurs bilans annuels, condition qui ne semble pas être universellement en faveur. Le Gouvernement offre maintenant une solution à la difficulté, dans l'espoir qu'elle donnera pleine satisfaction, sous forme d'un amendement à l'article 11 du bill. L'article est ainsi conçu:

Les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux doivent être établis à compter du pre-

mier janvier mil neuf cent trente-sept et après, de manière à révéler la part de propriétaire telle que définie par la présente loi.

Je propose qu'on ajoute à cet article ce qui suit:

Doit figurer en bas de page, dans lesdits comptes, une note indiquant que la part de propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

L'honorable C. P. BEAUBIEN: Il n'y a pas de doute, honorables sénateurs, que l'honorable leader du Gouvernement (l'honorable M. Dandurand) a fait un pas dans la bonne voie.

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

L'honorable M. BEAUBIEN: Et nous sommes heureux qu'il l'ait fait. Par contre, il me semble que cela ne suffit pas. Nous aimerions, et nous y tenons, que l'honorable leader essaye de convaincre ses collègues de faire un pas de plus. Le but auquel nous visons se recommande certes. Nous avons démontré à l'évidence que la note que nous voulons ajouter au bilan du National-Canadien ne compromet d'aucune façon l'équilibre de ce bilan, tel que dressé par le Gouvernement. Nous n'avons d'aucune façon cherché à dissimuler le motif qui nous engage à vouloir insérer dans cette note le montant de la dette du réseau à l'Etat. Je suis sûr que le Gouvernement recherche le concours du public dans la tâche ardue qu'il s'est imposé de régler le problème ferroviaire, dont le fardeau est si lourd qu'il nous écrase. Si le Gouvernement se sent suffisamment appuyé par le public, il en découvrira sans aucun doute la solution. Le règlement du problème ferroviaire présente une difficulté d'ordre politique. Personne ne le contestera.

L'honorable M. O'CONNOR: Je le conteste, pour un. Quelle différence l'insertion de cette note pourrait-elle faire? Cette impression me vient de fonctionnaires administratifs chargés d'une haute responsabilité. Politique mise à part, quelle objection peut-on formuler pour s'opposer à ce que le Gouvernement dresse le bilan comme il l'entend—que ce soit pour des motifs tenant à la vente des obligations ou pour d'autres motifs quelconques?

L'honorable M. BEAUBIEN: J'admets franchement que je ne comprends pas très bien la thèse de mon honorable collègue. Il est homme d'affaires averti, et je ne doute pas qu'il ait une excellente raison de formuler

l'opinion que je viens d'entendre. Je m'efforce tout bonnement de faire connaître mon avis pour ce qu'il vaut.

L'honorable M. LACASSE: L'honorable sénateur me permettrait-il une question? Je remarque que pour la première fois il a prononcé le pronom "Je". Jusqu'à ce moment, il avait toujours dit "Nous". Me dirait-il qui il vise par l'emploi du pronom "nous" dans ce débat?

L'honorable M. BEAUBIEN: Mon honorable ami m'a écouté fort attentivement. J'avoue humblement que je n'exprime que ma propre opinion, mais c'est une opinion que partagent, je crois, une foule de citoyens d'un bout à l'autre du pays.

L'honorable M. LACASSE: Mon honorable ami admettra qu'il a employé jusqu'ici le pronom "nous".

L'honorable M. BLACK: Et pourquoi pas?

Des VOIX: A l'ordre!

L'honorable M. BEAUBIEN: Je serai bref, car je n'ai pas grand'chose à ajouter à ce que j'ai dit hier. Je soutiens aujourd'hui que l'amendement que l'on vient de proposer ne va pas assez loin. En faisant un pas de plus, mon très honorable ami d'Eganville (le très honorable M. Graham) permettrait d'atteindre le but auquel nous visons, c'est-à-dire de montrer dans le bilan du chemin de fer la dette totale de celui-ci envers le pays. De cette façon, le bilan annuel rappellerait à notre population quel fardeau écrasant le National-Canadien impose au pays. J'accepterai de tout cœur l'amendement de mon très honorable ami si, après les mots "part de propriétaire", il insère les mots et les chiffres qui suivent:

représentant une dette globale de $1,334,567,414.

L'insertion de ces mots et chiffres ne modifierait en rien le bilan, mais l'indication rappellerait à chaque citoyen, j'espère, qu'il lui incombe d'insister sur le règlement de notre problème ferroviaire. Nous aurions dû le régler depuis longtemps.

J'ai l'honneur de proposer le sous-amendement suivant:

Qu'après les mots: "part de propriétaire" dans l'amendement, les mots et chiffres suivants soient insérés: "représentant une dette globale de $1,334,567,414".

L'amendement, ainsi modifié, se lirait ainsi:

Doit figurer en bas de page, dans lesdits comptes, une note indiquant que la part de propriétaire, représentant une dette globale de $1,334,567,414, est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

L'honorable M. ROBINSON: L'honorable sénateur me dirait-il comment il s'y prend pour arriver à ce calcul?

L'honorable M. BEAUBIEN: Ces chiffres sont tirés du relevé déposé par le Gouvernement et annexé au bill même.

Le très honorable M. MEIGHEN: La question n'est pas de savoir si les chiffres sont exacts ou non. Pour ma part, je les crois exacts, mais s'ils ne le sont pas les corrections nécessaires y seront apportées.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur me permettrait-il une question? Ces chiffres ne paraissent-ils pas déjà à deux endroits: dans les comptes publics et dans le rapport du chemin de fer? N'y a-t-il pas déjà double emploi?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je suis positif que ces chiffres sont exacts, mais si le leader du Gouvernement en conteste l'exactitude j'accepterai ses rectifications avec plaisir.

L'honorable M. MURDOCK: Certains chiffres apparaissent à la page 16A du bill. Ces chiffres n'apparaissent-ils pas déjà dans les comptes publics du Canada ainsi que dans le rapport annuel du National-Canadien?

Le très honorable M. MEIGHEN: Dans le nouveau bilan du National-Canadien la part de propriétaire est indiquée à tant, mais il s'agit uniquement d'une inscription comptable représentant les actions que nous confions au trust des titres. Celui-ci, cependant, détient la part d'intérêt du Gouvernement dans le chemin de fer. Ce que nous voulons savoir, c'est le montant global que les chemins de fer doivent à l'Etat, et je suis prêt à accepter le montant que le leader du Gouvernement indiquera comme étant le bon. Je crois que le montant atteignait $1,363,000,000 en 1935, montant que j'ai cité hier. Mais voici certains chiffres détaillés tels que je les trouve maintenant. Dans le bilan du National-Canadien au 31 décembre 1936, la part de propriétaire figure à $676,327,701. Ce montant apparaît à l'appendice n° 5, page 15A du bill. A l'appendice n° 6, page 16A, le montant annulé par le bill n° 12 est de $373,823,120. Les prêts déjà annulés à la page 18 du rapport du National-Canadien, s'établissent au montant de $284,416,593. Ces deux derniers montants forment un total de $658,239,713, lequel, ajouté à la part de propriétaire, fait un grand total de $1,334,567,414.

L'honorable M. SINCLAIR: Le très honorable sénateur nous dirait-il ce qu'il faut entendre par ces prêts qui ont été annulés, comme nous le montre le bilan du National-Canadien?

Le très honorable M. MEIGHEN: Si l'honorable sénateur veut attendre que le rapport du National-Canadien me soit parvenu, je lui communiquerai le renseignement qu'il demande.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs, on s'est mépris sur le sens de mes paroles, il me semble. Ces chiffres n'apparaissent-ils pas déjà deux fois: dans les comptes publics du Canada et dans le rapport annuel du National-Canadien? Et ce depuis des années, n'est-ce pas?

L'honorable M. BEAUBIEN: Certainement qu'ils apparaissent aux deux endroits. Dans un cas il s'agit d'un poste créditeur, et dans l'autre d'un poste débiteur. Il n'est que naturel que le montant apparaisse dans les deux relevés.

L'honorable M. MURDOCK: A titre de dette?

L'honorable M. BEAUBIEN: A titre d'argent avancé dans un cas et d'argent reçu dans l'autre. Appelez-le une subvention si vous voulez. C'est de l'argent versé par le trésor canadien d'une part, et reçu par le chemin de fer d'autre part.

L'honorable M. MURDOCK: Des dizaines de milliers de Canadiens qui ont connaissance de cette discussion diront que le Gouvernement a déposé un projet de loi destiné à assurer aux chemins de fer Nationaux du Canada un régime de saine concurrence. Nul ne songerait à émettre l'avis que le grand concurrent du National-Canadien devrait faire figurer dans son bilan annuel des fonds qui lui furent avancés dans le passé. Mon honorable ami sait, comme tous les honorables sénateurs d'ailleurs, que des millions et des millions de dollars d'avances apparaissaient autrefois au bilan de ce grand réseau, mais que ces avances en sont disparues aujourd'hui. Des dizaines de milliers de Canadiens diront —ce n'est pas moi qui le dis—que nous ne visons qu'à perpétuer l'inscription de ces avances dans le bilan du National Canadien, dans le but d'amoindrir et de compromettre, dans le présent comme pour l'avenir, l'exploitation de ce réseau public.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Comment son exploitation serait-elle compromise?

L'honorable M. MURDOCK: De cette façon. Ceux, et ils sont nombreux dans tout le Canada, qui ne favorisent pas l'étatisation, qui ne voient pas le National-Canadien d'un

bon œil et qui lui ont toujours nié l'occasion d'équilibrer ses affaires ou de faire ses preuves sous le régime de l'exploitation et du contrôle par l'Etat, tiennent à se réserver le droit de pouvoir montrer du doigt l'énormité des avances faites au National-Canadien, un réseau qui accuse un déficit annuel de 100 millions. Nous ferions sans doute plaisir à plusieurs sénateurs et à une foule de gens si demain nous cédions à d'autres pour un dollar le National-Canadien. Le ferions-nous que le Canada aurait quand même à verser encore 100 millions....

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur ne fait que répéter les paroles d'un membre libéral de l'autre Chambre. Je tiens à dire à mon honorable ami qu'il sait fort bien que l'affirmation qu'il vient de formuler est fausse et sans fondement aucun.

L'honorable M. MURDOCK: Je suis prêt à retirer toute affirmation fausse ou sans fondement, mais je ne crois pas avoir rien avancé que je ne puisse prouver.

L'honorable M. TANNER: L'honorable sénateur ne fait que déclamer; il verse dans la déclamation politique.

L'honorable M. MURDOCK: Je m'aperçois que mon honorable ami n'aime pas à entendre formuler des opinions qui ne cadrent pas avec les siennes, et que toute contradiction passe à ses yeux pour de la déclamation. Je prends cela pour acquis avant de poursuivre.

L'honorable M. TANNER: C'est pure déclamation accompagnée de tremblements.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable ami a déclaré tantôt que mon affirmation est fausse et sans fondement. Monsieur le Président, je vous fais respectueusement observer que mon honorable ami a enfreint le règlement et qu'il se doit de retirer sa remarque avant que je poursuive.

Des VOIX: Très bien! très bien!

L'honorable M. MURDOCK: Monsieur le Président, j'exige de mon honorable ami qu'il retire ses paroles.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Je suis sûr que l'honorable sénateur de Pictou (M. Tanner) acceptera la parole de l'honorable sénateur de Parkdale et retirera la remarque qu'il peut avoir faite.

Le très honorable M. MEIGHEN: Les affirmations que l'honorable sénateur de Parkdale a faites et que l'honorable sénateur de Pictou a déclarées fausses et sans fondement, portent sur les opinions et les désirs des membres de cette Chambre.

Des VOIX: Certainement.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et ceux-ci sont autant à même d'en juger que lui.

L'honorable M. TANNER: Il n'avait pas de motifs de nous lancer des accusations.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si quelqu'un m'attribue une certaine opinion et que je nie la partager, il ne peut me faire retirer ma remarque.

L'honorable M. TANNER: Je ne la retirerai pas.

L'honorable M. MURDOCK: Je ne soutiendrais pas pour un instant que mon honorable ami fait preuve d'entêtement en ne se rétractant pas. Mais le fait demeure, et je répète que nous trouvons au Canada une foule d'hommes distingués qui n'ont pas d'autre but depuis des années....

L'honorable M. TANNER: Cela est faux également.

L'honorable M. MURDOCK ...que de chercher à discréditer les chemins de fer Nationaux du Canada.

L'honorable B. F. SMITH: Nommez-les. Qui sont-ils?

L'honorable M. MURDOCK: Ils sont légion. Nous en trouvons qui sont des auteurs prolifiques. Pourquoi nommer quelqu'un en particulier?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Vous perdez pied. Revenez à la surface.

L'honorable M. MURDOCK: Ils se croient justifiés dans leur attitude par le fait qui fut souligné avec tant de force à nos yeux hier, savoir que le National-Canadien coûte au pays 100 millions par année. Mon honorable ami n'a pas admis, mais je suis sûr qu'il le fera, que le National-Canadien continuerait à coûter au pays 100 millions par année pour de nombreuses années encore, si demain nous le cédions à d'autres.

L'honorable J. A. McDONALD (Shédiac): Comment l'honorable sénateur peut-il raisonner à faux au point de prédire que la compagnie qui se chargerait de l'exploitation du réseau continuerait à perdre 100 millions par année?

L'honorable M. MURDOCK: Ce n'est pas ce que j'ai dit.

L'honorable M. McDONALD (Shédiac): Ai-je mal compris l'honorable sénateur?

L'honorable M. MURDOCK: Oui. J'ai dit que demain si le National-Canadien sortait des mains du peuple canadien, celui-ci aurait

encore à dépenser 100 millions par année à cause du problème ferroviaire.

L'honorable M. McDONALD (Shédiac): J'ai cru entendre dire à l'honorable sénateur que le National-Canadien perdrait encore 100 millions par année s'il était cédé à une autre compagnie. J'accepte son explication.

L'honorable M. MURDOCK: Il me semble donc que mon honorable ami (l'hon. M. Beaubien) nous doit d'autres éclaircissements. J'ai cru l'entendre dire qu'il insérait dans son sous-amendement un montant de $1,334,000,000 environ.

L'honorable M. BALLANTYNE: L'honorable sénateur de Parkdale me permettrait-il une remarque? La présente administration nous inspire le plus grand respect et la plus grande confiance. Nous lui demandons tout simplement d'imiter une coutume adoptée par les grandes sociétés. Après avoir apporté un changement à leur bilan, elles le signalent aux actionnaires au moyen d'une note explicative. La loi des compagnies et le conseil d'administration imposeraient à une corporation cette condition. Le Gouvernement n'y verra certes pas d'objection.

L'honorable M. MURDOCK: Je me range à l'avis de l'honorable sénateur d'Alma. Qu'il me permette maintenant de lui poser cette question: Le National-Canadien n'est-il pas une filiale du gouvernement canadien?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Non, il ne l'est aucunement.

L'honorable M. MURDOCK: Que faites-vous de notre système de canaux à travers le pays?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Le National-Canadien n'est pas une compagnie subsidiaire de l'Etat.

L'honorable M. MURDOCK: N'est-ce pas une corporation subsidiaire?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Non. Le National-Canadien n'est pas une subsidiaire; c'est une corporation maîtresse dont l'Etat possède le capital-actions.

L'honorable M. MURDOCK: Mais possédant elle-même 120 filiales.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Le National-Canadien a des filiales, mais l'Etat n'en possède pas.

L'honorable M. MURDOCK: S'il en est ainsi, je ne puis comprendre pourquoi mon honorable ami veut que le National-Canadien ait un bilan consolidé.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Ce n'est pas moi qui le veux, c'est le Gouvernement.

L'honorable M. MURDOCK: Il n'en demeure pas moins, et je veux souligner la chose encore une fois à mon honorable ami en face de moi, qu'il existe des dizaines de milles personnes au Canada qui soutiennent que ce n'est là qu'un nouveau moyen d'amoindrir et d'embarrasser le chemin de fer de la nation.

L'honorable M. BALLANTYNE: Pas du tout.

L'honorable M. MURDOCK: C'est ce qu'on dira, que ce soit le cas ou non. De nouveaux discours seront faits devant les Canadian Clubs en diverses parties du Canada...

Une VOIX: Et dans *Liberty*.

L'honorable M. MURDOCK: —et dans *Liberty* — faisant valoir l'idée si habilement préconisée par mon honorable ami en proposant son sous-amendement. Quant à moi, le sort que l'on réserve à ce bill ne fera pas grande différence, mais je suis bien d'avis toutefois qu'il nous incombe, en cette année 1937, de commencer à traiter avec quelque équité les chemins de fer Nationaux du Canada—le réseau du peuple—et que nous cessions de les amoindrir et de les embarrasser continuellement.

L'honorable M. BALLANTYNE: Et traiter les contribuables avec justice.

L'honorable M. MURDOCK: Ce n'est qu'une feinte de la part de mon honorable ami d'Alma lorsqu'il parle de traiter les contribuables avec justice.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Et l'honorable sénateur est à ressasser des vieilles rengaines.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable ami de Hamilton parle chaque fois qu'il lui vient une idée à l'esprit. S'il consentait à attendre que celui qui a la parole reprenne son siège, on lui en saurait gré.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Fort bien.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur d'Alma parle de traiter les contribuables avec justice. Les contribuables sont dans l'obligation de payer une centaine de millions par année, quoi qu'il advienne.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je conteste la chose.

L'honorable M. MURDOCK: J'avais compris que mon honorable ami l'admettait hier.

L'honorable M. BEAUBIEN: Non. Le hansard l'indiquera. Il y a chaque année un déficit

d'une cinquantaine de millions de dollars. Je suppose que si nous vendions le réseau de l'Etat, la corporation qui l'achèterait prendrait ce déficit à sa charge; sans quoi le Canada ne vendrait sûrement pas le réseau. Il n'est pas un gouvernement qui serait partie à une transaction sans le stipuler. La chose serait ridicule à sa face. Il s'ensuit donc qu'advenant la vente du réseau, l'acheteur devra prendre à sa charge le montant de 50 millions de dollars.

L'honorable M. MURDOCK: Le bilan des Chemins de fer Nationaux établit un actif atteignant 1,361 millions de dollars. Nous ne pourrions guère espérer toucher cette somme s'il nous fallait vendre le réseau demain.

L'honorable M. BEAUBIEN: Nous ne pourrions pas l'obtenir.

L'honorable M. MURDOCK: Non. Nous ne le pourrions pas. Mais alors même que nous l'obtiendrions, il resterait nonobstant devant nous une obligation de 100 millions de dollars. Il est donc oiseux de prétendre que si nous parvenions à nous débarrasser du réseau de l'Etat nous serions libérés par la même occasion du fardeau entier que nous avons assumé en acquérant les chemins de fer qui constituent actuellement le réseau national.

C'est tout ce que j'ai dire, mais je crois qu'il convient d'appeler un chat un chat et ce qui a trait à l'opposition qui s'est manifestée depuis quelques années contre les Chemins de fer Nationaux du Canada.

L'honorable M. BEAUBIEN: Honorables sénateurs...

L'honorable M. O'CONNOR: N'est-il pas vrai que ce...

L'honorable M. BEAUBIEN: Excusez-moi. Je réponds à une question que l'on m'a posée.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur de Montarville a la parole.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je regrette que l'honorable sénateur de Parkdale voie dans mon amendement une attaque contre le National-Canadien. A mon sens, son interprétation n'est pas motivée. Je n'ai en vue qu'une déclaration formelle...

L'honorable M. KING: Mon honorable ami a déjà fait deux ou trois discours aujourd'hui. Il n'est pas actuellement à répondre à une question; il est à faire un autre discours.

L'honorable M. O'CONNOR: C'est pourquoi je soutiens que l'honorable sénateur...

L'honorable M. LITTLE: L'honorable sénateur a fait la même chose.

L'honorable M. BEAUBIEN.

L'honorable M. O'CONNOR: Je désire poser une question.

Son Honneur le PRÉSIDENT: A l'ordre. Avant que la discussion puisse se poursuivre en conformité du règlement, il faut que le sous-amendement soit dûment mis aux voix.

Un amendement à la motion tendant à l'adoption du bill en troisième lecture a été proposé. L'honorable sénateur Beaubien, appuyé par l'honorable sénateur Ballantyne, a proposé le sous-amendement suivant:

Qu'après les mots "part de propriétaire" dans l'amendement, les mots et chiffres suivants soient insérés: "représentant une dette globale de $1,334,567,414."

Honorables sénateurs, est-ce votre désir d'adopter le sous-amendement?

L'honorable M. BEAUBIEN: Honorables sénateurs, voici qui rétablit tous mes droits à prendre la parole.

L'honorable M. O'CONNOR: Vous avez parlé trois ou quatre fois.

Son Honneur le PRÉSIDENT: A l'ordre Je viens de mettre aux voix le sous-amendement. Il n'est que juste que le proposeur du sous-amendement prenne la parole.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je voudrais simplement savoir si mon honorable ami croit que...

L'honorable M. ROBINSON: Est-ce que l'honorable sénateur veut clore le débat?

L'honorable M. BEAUBIEN: Je prends la parole sur le sous-amendement.

L'honorable M. ROBINSON: Je croyais que l'honorable sénateur avait déjà parlé.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur de Montarville voudra bien continuer.

L'honorable M. BEAUBIEN: Ce que je demande que l'on ajoute au bilan est la vérité et rien que la vérité. On ne devrait pas nous blâmer de dire ce qui est la vérité.

Le très honorable M. GRAHAM: C'est parfois la pire des fautes.

L'honorable M. BEAUBIEN: Il faudra à mon honorable ami (l'honorable M. Murdock) toute son ingéniosité pour en faire une attaque contre les chemins de fer de l'Etat. Jusqu'à ce qu'il prenne la parole, aucun honorable sénateur ne soupçonnait le moindrement que ce que nous demandions tendait à jeter du discrédit sur le National-Canadien.

L'honorable M. MURDOCK: C'est ce que vous prétendez.

L'honorable M. BEAUBIEN: Mais l'avantage de nous imputer ce motif inavouable n'a

pas échappé à l'honorable sénateur de Parkdale. Je laisse au public le soin de juger entre nous. Tout ce que nous demandons est que soit présentée la véritable situation du réseau ferroviaire et qu'elle soit tenue sous les yeux du public. Nous ne désirons pas davantage. Sûrement ce serait déprécier les gens qui partagent mon avis que de leur imputer l'intention d'attaquer une entreprise qui est notre bien commun et qui nous a coûté suffisamment cher pour l'apprécier à sa juste valeur.

L'honorable FRANK P. O'CONNOR: Honorables sénateurs, voici quelle est toute ma pensée sur le sujet: Ne pouvons-nous pas admettre nos pertes et les rayer de nos livres? Ceci s'applique, je pense, non seulement au réseau de l'Etat, mais à chacun de nous. J'ai entendu poser la question plusieurs fois, même par le très honorable leader en face de moi: "Quelle différence cela peut-il faire?" Je répète la question et j'ajoute: Quoi donc nous empêche de répondre au désir du gouvernement et de biffer 1,300 millions de dollars? C'est tout ce qu'il demande. Nous avons tous subi des pertes et nous les avons effacées. Nous devrions, à mon sens, accéder au désir exprimé par le gouvernement.

L'honorable GEORGE GORDON: Honorables sénateurs, je crois qu'à son insu l'honorable sénateur de Parkdale a commis une injustice envers le réseau du National-Canadien. Il a dit qu'advenant demain la vente du réseau national le pays devra tout de même conserver à sa charge les déficits à concurrence de 100 millions de dollars.

L'honorable M. MURDOCK: Approximativement.

L'honorable M. GORDON: A peu près 100 millions. Il est donc reconnu alors que l'actif réalisable de la compagnie ferroviaire ne vaut rien du tout. Advenant des négociations en vue de vendre le réseau à une compagnie, je suis convaincu qu'une des conditions posées par l'acheteur serait qu'il n'aura pas à prendre la dette à sa charge.

On a dit, et avec raison, qu'une entreprise qui enregistre des pertes chaque année n'a aucune valeur. Bon nombre de gens perdent de vue que ce réseau a une valeur réelle et qu'il aurait une grande valeur si le gouvernement parvenait à le faire acheter par une corporation. Mais l'achat une fois conclu, les acheteurs feraient bien des choses qui sont impossibles tant que le réseau demeure entreprise d'Etat.

L'honorable M. MURDOCK: Ils supprimeraient, par exemple, les deux tiers des voies ferrées.

L'honorable M. GORDON: Précisément. Une bonne partie des voies seraient abandonnées, mises au rancart. Au surplus, on éviterait de faire bien des dépenses auxquelles une entreprise d'Etat ne saurait se soustraire.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur croit-il que qui que ce soit, se proposant d'acheter les chemins de fer Nationaux du Canada et de supprimer les deux tiers des voies, consentirait à payer les voies destinées à disparaître?

L'honorable M. GORDON: Non, il ne le ferait pas. Il est tout à fait juste de soutenir qu'il n'y attacherait aucune valeur; mais le tiers qui reste doit valoir quelque chose. Advenant une telle vente, le Canada serait déchargé de 100 millions par année, quel que soit le montant que lui rapporterait le réseau. Je prétends que si le temps n'est pas encore venu d'agir ainsi, il n'est pas loin. Si la situation ne change pas, pendant combien de temps le Canada pourra-t-il payer ces 100 millions par année?

Mais en ce qui concerne ce bill, voilà qui est s'éloigner du sujet. J'ai l'impression que de biffer ou non un milliard ne tire pas à conséquence. Comme résultat le pays n'en sera ni plus riche ni plus pauvre. Il en est de même quant au réseau. La seule chose à craindre de cette législation, à mon avis, c'est que si certaines organisations et certaines gens pensent que le réseau fait des bénéfices, elles s'amèneront ici pour demander la construction de lignes secondaires et d'autres dépenses. Si cette note au bas de la page est de nature à empêcher cela, selon moi, elle en vaut la peine. Quant à moi, je ne me soucie guère qu'elle apparaisse ou non, ou même que ce projet de loi soit adopté ou non.

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, nous semblons nous éloigner du sujet à l'étude. Ce bill n'a aucunement pour objet de prévoir la vente éventuelle du réseau de l'Etat. Quant à moi, je puis bien vous dire que je ne suis pas favorable à la vente de ces voies ferrées et ne me propose pas d'aborder la question. Au surplus, je ne crois pas que les honorables sénateurs d'un côté ou de l'autre s'arrêtent dans le moment à la question de disposer de ce réseau. Je suis donc d'avis qu'il conviendrait de se borner à l'objet même de ce projet de loi.

L'honorable A. C. HARDY: Honorables sénateurs, je crois que les deux leaders du Sénat se sont efforcés bien sincèrement de concilier les divergences d'opinions que ce bilan a suscitées depuis quelques jours. N'étant pas un homme d'affaires, l'analyse d'un document de cette importance m'a été fort difficile. Si j'ai bien compris, la première difficulté a semblé surgir de ce qu'un groupe dans cette enceinte voulait ajouter au bilan une certaine annexe,

sous forme de note au bas de la page ou autrement, tandis que l'autre groupe s'y opposait. Les deux leaders en sont maintenant rendus à convenir qu'il faut insérer ce renvoi, et un certain groupe propose que le montant de 1,300 millions y apparaisse, tandis que l'autre refuse d'agréer cette suggestion.

Or il me semble que si les 1,300 millions doivent être mentionnés au renvoi, autant vaudrait insérer toute l'annexe. Je ne vois pas la moindre différence entre les deux propositions. Je ne saurais me soustraire à l'idée que les rapports faits par les chemins de fer Nationaux du Canada depuis nombre d'années ont produit un effet considérable sur la population du pays. Nous savons que d'un océan à l'autre ce bilan a servi aux tenants de la fusion avec le Pacifique-Canadien et aux adversaires de l'étatisation. Je puis dire qu'en ce qui a trait aux chemins de fer je ne suis pas partisan de l'étatisation; mais le passé de nos chemins de fer appartient à l'histoire et il est parfaitement inutile de débattre la question.

Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) a déclaré ici hier qu'en ces derniers temps la population du Canada était beaucoup mieux disposée qu'il y a quelques années à accepter l'absorption du réseau de l'Etat par le Pacifique-Canadien. C'est justement à la propagande que ce bilan a permise que nous devons ce revirement d'opinion. L'on est de plus en plus convaincu dans le pays, et il y a bon nombre d'années que ce sentiment existe, que le Sénat du Canada n'a jamais été sympathique au réseau de l'Etat. Je n'irai pas jusqu'à soutenir que la majorité au Sénat a toujours mis des entraves au réseau de l'Etat, mais elle a toujours été antipathique et n'a jamais rien fait pour lui. Je n'irai pas jusqu'à dire que tous les moyens ont été employés pour l'embarrasser, mais cette majorité a agi de telle sorte qu'elle ne lui a été d'aucun secours soit par son attitude sympathique ou par sa disposition à coopérer. Je soutiens que cette conviction se répand de plus en plus, et je défie qui que ce soit de le contester.

Je trouve qu'il n'existe absolument aucune nécessité d'insérer un montant dans la note. Si nous faisons cela, nous pourrions tout aussi bien avoir l'annexe; nous avons admis, je crois, que cela n'est pas désirable.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: J'ai écouté très attentivement les remarques de l'honorable sénateur de Leeds (l'honorable M. Hardy). Or, je crois que s'il veut bien suivre mon raisonnement et donner libre cours à son intellect, il changera sa manière de voir. Entre parenthèses, je dirai que nous n'avons pas abandonné l'idée qu'il est désirable d'avoir une annexe. Je le crois, mais nous avons cédé sur ce point.

L'honorable A. C. HARDY.

Nous voici maintenant arrivés à cette étape-ci: Le Gouvernement est prêt à insérer une note au bas du bilan déclarant tout simplement que les détails, les renseignements concernant les titres détenus en garantie des réclamations contre le chemin de fer dans ce trust des titres, en d'autres termes, le montant total qu'il a acquis et qui est maintenant réduit au chiffre du bilan,—se trouveront dans les comptes publics; cependant, le Gouvernement n'est pas prêt à dire que le montant global s'élève à $1,334,000,000. Il sait toutefois que c'est bien cela. Si le Gouvernement prétend qu'il s'agit d'une somme différente, j'accepterai ses chiffres.

L'honorable M. KING: On le dit dans les comptes publics.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, mais on ne veut pas le dire dans cette note au bas de la page. Qu'est-ce que cela fait à la chose? Voici: Le Gouvernement croit que celui qui lira cette note sans mention du total au bas de la page ne consultera pas les comptes publics. On n'inscrirait pas non plus cette note au bas de la page, si le Gouvernement pensait que l'intéressé consultera les comptes publics.

L'honorable M. HARDY: Il le fera si la chose l'intéresse.

Le très honorable M. MEIGHEN: Parfait. Mais pourquoi dire à quelqu'un qu'il trouvera quelque chose s'il consulte les comptes publics, et avoir peur de lui dire ce qu'il trouvera? Il ne faudrait qu'un espace d'un pouce.

L'honorable M. HARDY: Qu'il parcoure les comptes publics.

Le très honorable M. MEIGHEN: L'honorable sénateur n'admet-il pas que le Gouvernement nourrit l'espoir que le lecteur ne consultera pas les comptes publics?

L'honorable M. HARDY: Pas du tout. Il n'y a pas un souscripteur qui consentirait à placer un dollar dans l'entreprise sans avoir examiné les comptes publics.

Le très honorable M. MEIGHEN: Et il serait encore moins consentant de le faire après avoir examiné les comptes publics. Je voudrais bien voir quelqu'un approcher mon honorable ami...

L'honorable M. HARDY: Nous savons fort bien qu'il serait impossible de prélever un seul dollar sans la garantie ordinaire de l'Etat qui doit être fournie.

Le très honorable M. MEIGHEN: Par conséquent, la note au bas de la page est inutile pour celui qui placera des fonds. Il n'a pas

besoin de consulter les comptes publics. Il connaît la réputation du Canada en ce qui regarde le paiement de ses dettes. Cependant, celui qui consultera par hasard les comptes publics se rendra compte que ce chiffre inscrit dans le bilan résulte du fait que l'on a rayé un certain montant. Pourquoi ne pas lui dire à combien s'élève ce montant? Cela ne prendrait qu'un pouce d'espace pour lui fournir ce renseignement. Ceux-là qui déclarent: "Ne le lui dites pas; épargnez-lui la connaissance de ce fait", sont obligés d'admettre, s'ils sont logiques, qu'ils espèrent que le prêteur n'examinera pas les comptes publics.

L'honorable M. DANDURAND: Pas du tout. Telle n'est pas la question.

Le très hon. M. MEIGHEN: Voilà toute la question. Je ne dis pas qu'elle est importante, mais c'est bien cela. Que les honorables sénateurs prennent parti sur cette question.

L'honorable C. W. ROBINSON: J'ai une observation ou deux à faire sur ce sujet. Pour moi, il ne s'agit pas du tout d'une question d'administration, mais d'une question de comptabilité, qui nous a été présentée par des vérificateurs habiles et compétents, et nous avons entendu leurs explications. Ces gens savent assurément mieux que quiconque la façon d'établir un état de comptes. Je crois qu'ils nous ont présenté la situation ferroviaire sous son vrai jour. Or, si nous commençons à leur donner des conseils d'experts sur la façon dont ces comptes devraient être établis...

Le très honorable M. MEIGHEN: Tout cela ne porte pas du tout sur la question.

L'honorable M. ROBINSON: Je ne crois pas que cela nous regarde du tout. Voilà ma manière de voir. Pour moi, nous devrions adopter le bill tel quel sans le modifier d'aucune manière. Nous n'avons pas plus le droit de modifier le bill en discussion que n'aurait un entrepreneur de dire à l'architecte d'un bel édifice: "Vous allez placer une tête de porc sur la façade afin de montrer d'où provient le bacon". Pour quelle raison irions-nous gâter l'apparence d'une bonne construction en disant ce qu'il faudra y ajouter? Pour moi, nous devrions adopter le bill tel quel, sans y apporter aucune modification.

Des SÉNATEURS: Aux voix!

L'honorable M. DANDURAND: J'ai suivi toute cette discussion dans l'intention de faire quelques observations sur le sous-amendement. Mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) demande pourquoi, lorsque nous proposons le principal amendement, nous ne sommes pas prêts à accepter le sous-amendement. Je vais répondre très franchement à sa question. A l'instar de mon honorable ami de Moncton (l'honorable M. Robinson), je ne voyais pas la nécessité d'insérer une note au bas de la page ou des explications reliant le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada avec les comptes publics du Dominion. Nous avions à nous occuper exclusivement du bilan des chemins de fer Nationaux du Canada. Cependant, mon très honorable ami a tellement insisté sur la nécessité de ne rien cacher, surtout au contribuable canadien, et il nous a si vivement pressés de lui faire quelques concessions dans une certaine mesure que j'ai examiné l'article 11 du projet de loi, qui est ainsi conçu:

> Les comptes du réseau des chemins de fer Nationaux doivent être établis à compter du premier janvier mil neuf cent trente-sept et après, de manière à révéler la part de propriétaire telle que définie par la présente loi.

Je me suis référé ensuite à l'appendice n° 5, qui donne le bilan consolidé du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada au 31 décembre 1936, et j'ai relevé un item ainsi conçu: "Gouvernement fédéral—Part de propriétaire". J'ai alors proposé que nous ajoutions le paragraphe suivant à l'article 11:

> Doit figurer en bas de page, dans lesdits comptes, une note indiquant que la part de propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide de l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

Ce faisant, je croyais avoir satisfait aux exigences du très honorable leader de l'opposition et de ses amis, quant à l'enchaînement du bilan avec les comptes publics de manière que les intéressés sachent les sommes que le pays a déboursées pour les chemins de fer Nationaux du Canada. Voilà l'offre que j'ai faite hier soir et c'est ce dont il s'agit maintenant.

Mais, quel est le but que mon honorable ami de Montarville (M. Beaubien) cherche à atteindre en proposant son sous-amendement? Il veut faire insérer ces chiffres, $1,334,000,000, dans le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada. Veut-il faire cela pour l'édification du capitaliste de Londres ou de New-York, qui placeront des fonds dans cette entreprise à l'avenir? Pas du tout. En faisant cela il n'estimerait peut-être pas qu'il agit loyalement à l'égard du réseau National. Le représentant de Touche & Company, nos vérificateurs parlementaires, nous a déclaré au comité que les représentants de sa maison en Grande-Bretagne et aux Etats-Unis sont constamment obligés de discuter avec leurs clients, non seulement la véritable situation du réseau national mais aussi celle du Dominion du Canada, par suite de cette répétition dans les deux comptes. Si mon honorable ami (M. Beaubien) avait entendu

ce témoignage, il se montrerait quelque peu circonspect quant à l'idée de surcharger ou de déprécier le bilan des chemins de fer Nationaux du Canada aux yeux du monde extérieur.

Mais, ce n'est pas là le but principal qu'il vise. La propagande, voilà le principal but visé,—il l'a déclaré,—afin d'amener la population canadienne à envisager avec une si grande frayeur les dépenses sans cesse croissantes du réseau National, qu'elle trouvera le moyen d'y mettre un terme. J'ai posé la question hier et je la répète: Espère-t-on que le peuple donnera une solution à nos problèmes ferroviaires? Mon honorable ami le sait fort bien, les électeurs ordinaires du pays—les électeurs moyens, ainsi que nous disons en français,— ne sont pas en mesure de donner une solution au problème.

Quelle est la situation que nous devons envisager? En face de quels problèmes la commission Duff s'est-elle trouvée? Elle a dû faire face à l'énoncé d'une politique formulée publiquement par le très honorable R. B. Bennett: "La concurrence, toujours; la fusion, jamais. J'ai par devers moi les déclarations de plus d'un membre de cette commission, à savoir que le rapport qu'ils ont préparé était fondé sur cette politique publiquement énoncée par le premier ministre de l'époque. Ce fut un cri de ralliement qu'on lança au cours des élections générales de 1930 et le peuple approuva le principe que comportait ce cri de ralliement. La commission Duff fut créée et elle lutta afin de trouver un *modus operandi* par lequel on pourrait régler notre problème ferroviaire. Consultez le rapport de cette commission et vous constaterez combien ses membres ont travaillé ferme pour trouver une solution à nos difficultés. Les Commissaires ont recommandé la collaboration. La loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien visait surtout a diminuer le chiffre des dépenses des deux réseaux, grâce à la collaboration et à une diminution de la concurrence. Cependant, on a inséré dans cette loi une disposition de façon à la faire cadrer avec le rapport Duff et le cri de raillement de la campagne électorale de 1930: "La concurrence, toujours; la fusion, jamais".

De 1930 à 1935, l'ancien régime fut aux prises avec le problème ferroviaire et il fit adopter cette loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien qui est inscrite dans nos statuts depuis cette époque. Nous avons accompli quelque progrès.

Le très honorable M. MEIGHEN: En comptabilité.

L'honorable M. DANDURAND: L'ancien régime est allé aux urnes, au mois d'octobre 1935. Au cours de la campagne électorale, le

chef du parti libéral, le premier ministre actuel, a déclaré qu'il prendrait des mesures pour que le National-Canadien conserve son identité et ne soit pas fusionné avec quelque autre institution. Je croyais avoir sous la main les paroles exactes qu'il a prononcées en faisant cette promesse, mais je constate que je ne les ai pas. Le peuple a approuvé ce programme. Voilà pourquoi j'ai dit hier que, si des gens haut placés tentaient de régler notre problème ferroviaire en empiétant sur l'autonomie du National-Canadien, ils iraient à l'encontre du désir formulé par le peuple, au mois d'octobre 1935.

Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) insiste pour que le montant total des sommes que le Gouvernement a déboursées pour le compte du National-Canadien soit étalé devant les yeux des gens dans le bilan du réseau national. Je lui répondrai que l'insertion de ce montant dans la note au bas de la page ne saurait avoir aucune utilité au point de vue de la propagande. Le bilan du National-Canadien, à l'instar d'autres documents de même nature, est préparé pour les gens qui sont en mesure de déchiffrer des bilans. Je me demande combien parmi les Canadiens, qui s'institulent des hommes d'affaires, sont en mesure de déchiffrer un bilan. J'ai connu nombre d'administrateurs et rencontré aux réunions du conseil de direction de nombreux directeurs qui n'étaient pas plus habiles que moi lorsqu'il s'agissait de déchiffrer et d'analyser un bilan. Avec les années, j'ai appris quelque chose sur ce sujet. Je n'accepte pas pour un seul instant l'opinion que notre population pourrait s'alarmer de ce que révèle le bilan du National-Canadien.

L'honorable M. COPP: Très bien; très bien.

L'honorable M. DANDURAND: Je soutiens que l'on ne devrait pas embrouiller ce bilan dans l'intention qu'un jour le peuple canadien s'alarme et déclare: "Nous avons fait assez de dépenses". Je suis d'avis que nous essayons tous de travailler pour le meilleur avantage du Canada. Voilà pourquoi je prierai mon très honorable ami (le très honorable M. Meighen) et ses lieutenants de ne pas insister sur cette question de propagande contre le National-Canadien; de fait, pareille attitude de leur part indiquerait peut-être qu'ils sont mal disposés à l'égard du réseau national. J'exhorte donc vivement les honorables sénateurs à appuyer la méthode de comptabilité orthodoxe pour le National-Canadien et à s'obstenir de faire de la propagande dans un bilan, ainsi que mon honorable ami de Montarville l'a dit en toutes lettres.

J'ai fait de mon mieux pour étudier la situation qui a surgi du fait que l'on a proposé

d'insérer dans une note au bas de la page le total des sommes que le Gouvernement a déboursées pour le compte des chemins de fer Nationaux du Canada, soit $1,334,000,000, proposition qui n'a guère d'importance, semble-t-il, lorsqu'elle est écrite en noir et en blanc. Le devoir m'incombait de m'informer auprès de mes collègues jusqu'à quel point ils considéraient que l'insertion de cet item influerait sur le bilan et je suis convaincu que la Chambre des communes refusera d'accepter le sous-amendement proposé par mes honorables amis. Par conséquent, je demande au très honorable leader de l'opposition (le très honorable M. Meighen) de nous épargner ce geste inutile, soit le renvoi du bill à la Chambre des communes avec cette tache.

L'honorable DONALD SUTHERLAND: Honorables sénateurs, j'ai écouté très attentivement le débat sur cette question. Jusqu'aujourd'hui, je n'ai guère discuté le projet de loi, soit dans cette Chambre soit au comité; cependant, je ne puis m'abstenir de commenter les observations faites par le leader du Gouvernement, à savoir que le but visé par l'insertion du total de la dette ferroviaire dans une note au bas du bilan équivaut à faire de la propagande afin de faire tort au crédit des chemins de fer Nationaux du Canada. Ce réseau fut constitué par la fusion d'un certain nombre de compagnies de chemins de fer. Pour moi, la situation ferroviaire au Canada est presque une tragédie. Dans un avenir rapproché, il faudra envisager l'effroyable coulage que constituent chaque année pour les finances du Canada les déficits du National-Canadien ou bien une situation très sérieuse surgira.

A l'époque où fut lancée l'entreprise de la construction du chemin de fer Transcontinental, en 1903 ou en 1904, on avait prédit que cette voie ferrée reliant deux océans et allant d'un port du Pacifique à un port des Provinces Maritimes, en passant par le nord de l'Ontario et de Québec, ne coûterait en réalité qu'environ 13 millions de dollars.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permet-il de faire une observation? Un jour ou l'autre, je renseignerai le Sénat sur la part de responsabilité que j'ai assumée en ce qui regarde la construction du Transcontinental. Mais, pour l'instant, mon honorable ami me permettra-t-il de lui rappeler que le Transcontinental fut construit par le Gouvernement canadien de Winnipeg à Québec; il fut ensuite prolongé jusqu'à Moncton. La responsabilité que j'ai assumée,—et je l'admets franchement,—c'est d'avoir décidé sir Wilfrid Laurier à construire cette voie ferrée de Winnipeg à Québec; cependant, nos amis des Provinces Maritimes insistèrent pour que le chemin de fer fût prolongé au delà de Québec. Le chiffre de 13 millions de dollars représentait l'intérêt à acquitter sur le coût de l'entreprise.

L'honorable M. SUTHERLAND: Honorables sénateurs, j'apprécie beaucoup les explications de mon honorable ami touchant la construction de cette partie du Transcontinental jusqu'à Winnipeg. Le chemin de fer du Grand-Tronc entreprit la construction du Grand-Tronc-Pacifique, ou du moins un contrat fut conclu à cette fin. Cependant, même en ce qui regarde la section des Provinces maritimes à Winnipeg, n'est-il pas remarquable que l'on ait fait la prédiction que la population du Canada n'aurait à débourser en réalité que 13 à 14 millions de dollars? Cette prédiction fut consignée à maintes et maintes reprises dans les documents publics. A l'heure qu'il est, on nous demande d'oublier les sommes que nous avons déboursées jusqu'à concurrence de $1,500,000,000; ce montant est complètement perdu pour la population canadienne par suite des bévues commises dans le domaine ferroviaire. Cependant, mon honorable ami le leader de la Chambre (l'hon. M. Dandurand) se montre quelque peu susceptible à propos du chiffre de 13 millions de dollars que j'ai cité. Qu'on me permette de le dire, séance tenante, cette somme ne représente guère plus, en réalité, que les deux tiers du coût d'un pont jeté sur une rivière sur le parcours du Transcontinental.

Je n'ai cité jusqu'ici aucun nom, mais je vais maintenant en mentionner un. Le *Toronto Globe* du 5 octobre 1904 contient un discours prononcé à Toronto par le premier ministre de cette époque, sir Wilfrid Laurier. Ce dernier disait:

> Je ne vous ennuierai pas en vous citant des chiffres. Je vais me contenter de vous communiquer les chiffres préparés par les experts du ministère des Finances. Ces derniers calculent que ce que nous paierions en intérêt durant sept ans représenterait une somme en espèces qui, si nous la mettions aujourd'hui à la banque, s'élèverait à un peu plus de 13 millions de dollars et à un peu moins de 14 millions. C'est là tout ce que nous aurions à payer pour la construction du chemin de fer si nos calculs sont aussi exacts que nous le croyons. Je vous le demande, concitoyens, si nous pouvons obtenir ce grand chemin de fer pour 14 millions, pensez-vous que cela sera un fardeau bien lourd pour les contribuables canadiens, étant donné que nous avons eu en 1902-1903 un surplus de 14 millions (*applaudissements*) et que, l'an dernier, en 1903-1904, notre surplus a été de 15 millions? Tel est le projet que je vous soumets, tel est le projet du Gouvernement. (*Applaudissements*).

Nous désirons rappeler ce qui est de l'histoire, mais mon honorable ami le leader ministériel dit que ce n'est que de la propagande. Ce n'est rien de tel. C'est rappeler

à la population canadienne les énormes bévues du passé, et nous espérons que cela sera une sauvegarde contre la répétition de pareilles bévues à l'avenir. Quel que soit le propriétaire du réseau de transport, je prévois le jour où il faudra non seulement vendre le réseau national à une autre compagnie, mais abandonner un grand nombre de milles de chemin de fer qu'on n'eût jamais dû construire.

L'une des bévues les plus colossales que notre pays ait jamais commises l'a été en rapport avec la construction des chemins de fer. Mes plus lointains souvenirs, à ce sujet, remontent à 1902, alors que j'étais membre de la législature d'Ontario. Les promoteurs de chemins de fer demandaient des subventions en terres, des bonis, des subsides et des garanties, et je me rappelle les arguments spécieux que le Gouvernement faisait valoir pour se justifier d'aider ces promoteurs. La population croyait tout cela. Et nous savons tous les sommes énormes d'argent et les immenses étendues de terre que le gouvernement fédéral et les provinces accordèrent pour aider à la construction de ces chemins de fer transcontinentaux. Je tiens à avertir mes honorables collègues: si nous laissons dans l'oubli toute cette dette du réseau national de façon à laisser croire que l'exploitation se solde par surplus, le jour n'est pas loin où ceux qui appuient ce projet de loi insisteront de nouveau pour le relèvement des salaires.

Un honorable SÉNATEUR: Ils le font déjà.

L'honorable M. SUTHERLAND: Mon honorable ami dit qu'ils le font déjà.

Il y a quelques années, l'honorable F. B. Carvell, qui était alors président de la Commission des chemins de fer, avait étudié longuement cette question. En 1921, à Victoria, il parla de l'augmentation des salaires qui venait d'avoir lieu sur les chemins de fer. Notre pays se trouvait alors dans le plus grand embarras qu'il eût jamais connu jusque là. M. Carvell déclara qu'il fallait, pour continuer à exploiter nos chemins de fer, accorder les demandes que faisaient certains individus rusés venus de l'autre côté de la frontière.

L'honorable M. O'CONNOR: Parlez pour vous-même.

L'honorable M. SUTHERLAND: Je vais citer les paroles de M. Carvell que je trouve dans l'*Ottawa Journal* de cette date:

> Voyageant en sa qualité officielle, le président a discuté nos problèmes de chemins de fer et expliqué que la Commission a été critiquée pour avoir décidé d'augmenter les taux de transports. "En conséquence," dit-il, "nous allons exposer au public quelle est la véritable situation à propos des chemins de fer."
>
> La décision McAdoo, a-t-il dit, a été appliquée à l'égard des travailleurs des chemins de fer canadiens, non pas parce que cela fait l'affaire du Canada mais à cause de "certains individus rusés des Etats-Unis qui sont venus au Canada et menacé de faire déclarer une grève si une telle décision n'était pas rendue". Le président pense que rien n'est plus humiliant que de constater que des meneurs ouvriers des Etats-Unis puissent nous mettre le couteau sur la gorge.

Le lendemain soir, il répétait à peu près la même chose à Victoria.

Le très honorable M. MEIGHEN: En quelle année?

L'honorable M. SUTHERLAND: En 1921: Il reconnaissait qu'en discutant ainsi en public le problème des chemins de fer il s'exposait à se faire critiquer, mais il répéta qu'il croyait de son devoir de dire toute la vérité au public. La population avait alors à envisager ce problème tout comme aujourd'hui, et M. Carvell disait: "Le public a le droit de connaître la vérité." Je pense que nous devrions exposer ces faits sur le bilan du réseau national afin que le peuple sache réellement ce qui en est.

Je vais maintenant citer ce que M. Carvell disait le lendemain soir à Vancouver. On en trouve le texte dans la *Canadian Annual Review* de 1921, page 381. Cette revue a la réputation de rapporter fidèlement les faits et je ne pense pas qu'on mette en doute ce que je vais lire. J'extrais ce qui suit d'un article intitulé "Les chemins de fer et la question des taux de transport":

> La Commission et les problèmes de chemins de fer qu'elle a à étudier ont été l'objet de beaucoup d'attention de la part du public en 1921; la question des taux de transport est l'un des plus importants et des plus difficiles de ces problèmes. M. Carvell fut très franc dans ses déclarations et dans ses jugements; il s'est exprimé clairement et n'a pas cherché à éluder ce qui pouvait donner lieu à des divergences d'opinion. La Commission des chemins de fer a visité les centres de l'Ouest au cours du printemps de 1921 et elle a entendu plusieurs réclamations et plusieurs déclarations relatives aux taux de transport. En dehors des séances de la Commission, M. Carvell a continué à parler avec une grande franchise. Dans un discours prononcé devant le Canadian Club de Brandon le 22 avril, il a déclaré que le problème des chemins de fer est plus important que celui du tarif ou que toute autre question qui intéresse le public. Il a dit: "L'exploitation des chemins de fer Nationaux a coûté l'an dernier 40 millions de plus qu'elle n'avait coûté au cours de la première année de l'étatisation. Il ne faut en blâmer ni les gens qui sont à la tête de cette organisation ni le Gouvernement. Le réseau national est une conglomération d'un lot de chemins de fer qui ne pouvaient s'exploiter eux-mêmes et que le Gouvernement a dû acquérir. Si quelqu'un pense que le Gouvernement ou quiconque peut faire de l'ensemble de ces chemins de fer une entreprise rémunératrice, dans un an ou deux, il se trompe fort."
>
> A Victoria, le 11 avril, il a déclaré devant le Canadian Club que les taux de transport sur les chemins de fer canadiens sont trop élevés; que,

dans bien des cas, ils ont un effet désastreux sur le commerce; que, dans les circonstances actuelles et après la décision de McAdoo et celle de Chicago, on ne peut faire autrement; qu'on acculerait les chemins de fer à la ruine en les obligeant à acquitter de plus gros frais d'exploitation sans qu'il leur soit donné de relever leurs taux ou d'abaisser les salaires; que la stabilité financière du chemin de fer Pacifique-Canadien importe autant au pays qu'un bon gouvernement. Il a déclaré que la racine du mal provenait de ce que certains bordereaux de paye se trouvent imposés au pays par l'agitation politique et par les menées de chefs ouvriers des Etats-Unis; que "l'attitude des organisateurs ouvriers américains qui ont mis le couteau sur la gorge des compagnies canadiennes de chemin de fer et exigé l'application au Canada de l'échelle de salaires établie en vertu de la décision de Chicago, plaçait nos compagnies de chemin de fer dans une situation très humiliante."

A propos de l'avenir: "Quoi qu'il arrive, la main-d'œuvre sur les chemins de fer doit faire l'objet d'une charte nouvelle dont le premier principe doit être de rémunérer honnêtement une bonne journée de travail. La main-d'œuvre au Canada n'est pas responsable de la décision McAdoo, mais elle est à blâmer si elle n'est pas disposée à donner un service honnête". Pour lui, la question de la main-d'œuvre est importante parce qu'elle ne peut pas ne pas avoir d'influence sur la manière d'agir et sur les décisions de la Commission. "Il y a aujourd'hui," dit-il, "des mécaniciens et des chefs de train qui retirent $4,000, $5,000 et même jusqu'à $6,000 par année par suite de la décision McAdoo. Je commence à douter de l'opportunité de faire contrôler nos syndicats ouvriers canadiens par des gens des Etats-Unis."

M. Carvell ne s'est jamais exprimé autrement. Le 7 avril, il a déclaré devant le club Kiwanis de Vancouver que: "Le peuple veut voir abaisser les taux de transport, mais ne veut pas nous permettre de supprimer les trains dispendieux du dimanche. A part les services de trains inutiles, la principale cause qui maintient les taux élevés est l'échelle de salaires qu'il faut payer par suite de la décision McAdoo de 1918 et de la décision rendue à Chicago en juillet 1920."

C'est à peu près la répétition de ce qu'il avait dit la veille à Victoria. Il déclara la même chose plus tard à Brandon.

La *Canadian Annual Review* cite aussi un discours prononcé le 31 décembre 1918 à la Chambre des communes par le ministre des Chemins de fer de cette époque:

> Le ministre a déclaré que, par suite de la décision McAdoo, les bordereaux de paye se totalisent à 73 millions par année, de sorte que, sur chaque dollar gagné par les chemins de fer, 78c. passent en salaires pour les employés.

Honorables sénateurs, j'ai fait ces citations afin qu'on ne se méprenne pas sur le silence que j'ai observé quand on a prétendu que notre amendement à ce projet de loi n'est que de la propagande. Je le répète, notre amendement n'est rien de tel. Cette question est l'une des plus importantes que notre pays ait jamais eue à régler. Il faut l'aborder fermement, sans égard à ceux que nous pourrons atteindre. Notre population possède aujourd'hui un réseau de voies ferrées meilleur qu'elle n'a jamais eu. S'il nous faut abandonner des milles de voies ferrées, faisons-le, et faisons-le sans tarder. A quoi servirait-il de remettre la douloureuse opération à quelques années plus tard? Nous savons fort bien que la situation, au lieu de s'améliorer, va aller de mal en pis. Tous mes honorables collègues doivent comprendre que la situation va empirer avant que nous ayons pu nous attaquer au problème. Voilà pourquoi je crois que cet amendement est raisonnable sous tous les rapports, et j'espère qu'on le mettra aux voix si cela est nécessaire.

A titre de membre du comité des chemins de fer, j'ai été non seulement étonné, mais surpris de l'attitude que le ministre a prise sur cette question.

Quelques honorables SÉNATEURS: Aux voix!

L'honorable J. A. CALDER: Honorables sénateurs, je crois devoir dire un mot avant qu'on ne mette la motion aux voix. Je ne parlerai aucunement de la situation des chemins de fer. Nous n'avons qu'une chose à décider, et c'est la question de savoir si nous allons insérer une note au bas du bilan et, le cas échéant, quelle doit être cette note. Pour ma part, je suis porté à croire que nous avons gaspillé beaucoup de temps pour peu de choses. Il est reconnu que l'homme qui a placé son argent dans les valeurs des Chemins de fer Nationaux n'a pas à s'inquiéter de ce qui paraît sur le bilan; il s'en rapporte uniquement à la garantie du gouvernement canadien. Il sait que le Gouvernement a garanti le remboursement du capital et le paiement des intérêt annuels, et c'est tout ce qu'il veut.

Si je comprends bien la situation, il ne s'est présenté qu'une seule difficulté, alors que l'American Securities Commission a constaté une complication relativement à des répétitions dans le bilan du réseau national et dans les comptes du gouvernement fédéral. Il n'y avait qu'à rectifier cela sous le régime de la loi américaine afin que l'on pût mettre à la disposition du public désireux d'acheter les valeurs, les prospectus ou les exposés nécessaires. Je ne sais si une telle situation existe à Londres ou non, mais nous savons tous qu'elle prévaut aux Etats-Unis. Aucun gouvernement étranger ou aucune personne étrangère ne peut mettre des valeurs sur le marché américain sans obtenir d'abord l'autorisation de la American Securities Commission. En conséquence, on a jugé à propos de mettre de l'ordre dans

une situation qui était cause de difficultés sous ce rapport.

En ce qui a trait à l'achat des obligations du réseau des Chemins de fer Nationaux du Canada, je répète que le contenu du bilan n'a pas la moindre importance pour l'acheteur. Je suis d'avis que les habitants du Canada qui à l'avenir demanderont d'augmenter la dette des Chemins de fer Nationaux ne porteront pas la moindre attention au contenu du bilan. S'il y a des centres au Canada qui demandent d'effectuer certaines dépenses relativement au chemins de fer, ils se préoccuperont peu du contenu du bilan. S'ils désirent un nouvel embranchement, une nouvelle station, ou quoi que ce soit au chapitre des immobilisations, ils insisteront pour l'obtenir. En définitive il n'y a qu'un corps qui peut contrôler ces dépenses. On n'y perviendra jamais au moyen du bilan. Au moins 90 p. 100 de ceux qui lisent le bilan ne le comprennent pas. En dernier ressort c'est le Parlement seul qui devra décider si on fera d'autres dépenses pour le compte des Chemins de fer Nationaux.

L'honorable M. DANDURAND: J'irai même plus loin et je dirai, tout particulièrement le Sénat du Canada.

L'honorable M. CALDER: Dans une large mesure. J'y venais. Ces dépenses relèvent d'abord du ministre qui s'occupe des chemins de fer, car c'est à lui qu'on s'adresse en premier lieu. Ce dernier fera part de la demande au ministre des Finances, et les deux la soumettront au cabinet, qui à son tour devra la présenter au Parlement. Quand la question est soumise au Parlement elle est étudiée par cette Chambre aussi bien que par la Chambre des communes. Ainsi toute nouvelle dépense pour le compte de ce réseau de chemin de fer dépend entièrement de la compétence, du bon sens, de l'intégrité, de la fidélité au devoir envers le public, et de toutes ces qualités que les membres du Parlement doivent posséder, et non, je le répète, d'un bilan, peu importe son contenu. D'une part vous avez le portefeuilliste, qui désire acheter des valeurs, et de l'autre vous avez l'individu qui veut augmenter les dépenses. A mon avis, le bilan importe peu dans l'un ou l'autre cas.

Après avoir fait ces déclarations, j'avouerai franchement que j'avais l'intention de voter pour le bill dans la forme que nous l'a renvoyé le comité, et ce pour les raisons que je viens d'exposer. Cependant, il y a ceux de notre côté de la Chambre qui sont d'avis qu'il ne s'agit pas d'une simple question de bilan, ou de comptabilité, et je respecte leur opinion. Voici en deux mots quelle est la situation de nos chemins de fer. Nous éliminons en ce moment plus d'un milliard des fonds que nous

avons engagés dans ces chemins de fer, et tout ce que signifie la proposition de mon collègue de droite (l'hon. M. Beaubien),—et elle n'est pas dépourvue de mérite,—c'est que le peuple canadien devrait savoir en tout temps quel est le montant qui a été éliminé. Ça ne change aucunement le bilan du point de vue du public ou du portefeuilliste, mais il est désirable que les citoyens du Canada aient un exposé clair et défini de la somme éliminée, laquelle est maintenant représentée par ce que nous appelons le Trust des titres.

Voyons maintenant un peu quelle est ma position. Le Gouvernement, par l'entremise de son leader, a jugé à propos d'accepter la note au bas de la page, et celle-ci devrait comporter ce qui suit: "Une forte somme a été éliminée, et nous détenons la part du propriétaire. Si vous désirez en connaître le chiffre examinez les comptes publics." Il me semble que dans les circonstances il ne me reste qu'une attitude à prendre. Vu la situation très difficile qui a existé, je comprends fort bien l'attitude du Gouvernement lorsqu'il propose l'amendement relatif à l'insertion d'une note au bas de la page. Ceci veut dire en somme que "Le Canada possède une grande part dans ce réseau en plus de toutes les obligations qui figurent au bilan, et que ceux qui le désireront pourront se renseigner à ce sujet en consultant les comptes publics du Canada."

L'honorable M. KING: C'est là que cette somme devrait figurer.

L'honorable M. CALDER: Oui, c'est là que la part du propriétaire doit figurer. Mais lorsque le Gouvernement va jusqu'à ce point, je me demande quel mal il y aurait d'après lui, à indiquer le chiffre de la part du propriétaire, et à s'en tenir à cela.

Maintenant, j'ajouterai en toute franchise qu'à mon avis cette situation n'aurait jamais dû surgir. Le point en litige n'en vaut pas la peine; il ne justifie pas ce désaccord. J'espère que rien de nature à faire rejeter ce bill ne se produira. Je redoute tout ce qui pourrait amener ce résultat. Je le répète, et j'insiste sur ce point, j'espère que rien de nature à faire rejeter ce bill ne se produira.

Je voterai en faveur du sous-amendement à cause de la situation qui a surgi; et j'ajouterai que je n'aime pas l'idée de l'insertion d'une note au bas de la page. Vous pouvez comprendre dans quelle position je me trouve. Si le sous-amendement est adopté, il sera transmis à la Chambre des communes, je suppose, et quatre ou cinq messieurs se réuniront pour l'étudier. J'espère qu'ils finiront pas s'entendre et que le bill ne sera pas rejeté.

Quelques honorables SÉNATEURS: Aux voix!

Son Honneur le PRÉSIDENT: Les honorables membres sont maintenant appelés à se prononcer sur la motion à l'effet que le bill nº 12 soit lu pour la troisième fois. Le très honorable sénateur Graham, appuyé par l'honorable sénateur Hardy, propose l'amendement dont le texte suit:

Que ce qui suit soit ajouté à la fin de l'article 11:

Doit figurer en bas de page, dans lesdits comptes, une note indiquant que la part du propriétaire est révélée dans la dette nette du Canada et dans le dossier historique de l'aide l'Etat aux chemins de fer, ainsi que le montrent les comptes publics du Canada.

L'honorable sénateur Beaubien, appuyé par l'honorable sénateur Ballantyne, propose le sous-amendement dont le texte suit:

Qu'après les mots "part du propriétaire" dans l'amendement on insère les mots qui suivent: "représentant une dette globale de $1,334,567,414."

Le sous-amendement proposé par l'honorable M. Beaubien est adopté sur la division suivante:

ONT VOTÉ POUR:

Les honorables sénateurs

Arthurs	Lynch-Staunton
Ballantyne	Macdonald (Richmond-Ouest-Cap-Breton)
Barnard	Marcotte
Beaubien	McDonald (Shédiac)
Bénard	McLennan
Black	Meighen
Blondin	Michener
Bourgeois	Mullins
Bourque	Paquet
Calder	Quinn
Coté	Robicheau
Donnelly	Sharpe
Fauteux	Smith (Victoria-Carleton)
Green	Sutherland
Griesbach	Tanner
Haig	Webster
Horner	White—37.
Jones	
Laird	
Léger	

ONT VOTÉ CONTRE:

Les honorables sénateurs

Aylesworth (sir Allan)	McGuire
Buchanan	Molloy
Copp	Murdock
Dandurand	O'Connor
Gordon	Parent
Graham	Prévost
Hardy	Riley
Harmer	Robinson
Horsey	Sinclair
Hughes	Tobin
King	Turgeon
Lacasse	Wilson (Rockcliffe)—26.
Little	
MacArthur	

L'honorable M. MURDOCK: Est-ce que tous les honorables sénateurs ne sont pas tenus de voter?

L'honorable M. CALDER: Pas lorsqu'ils ont pairé.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Le règlement du Sénat stipule qu'un sénateur qui s'abstient de voter doit donner ses raisons à la Chambre, et alors il est excusé si la Chambre le juge à propos.

L'honorable M. DUFF: J'ai pairé avec l'honorable sénateur de Vancouver (l'honorable M. McRae); autrement, j'aurais voté contre le sous-amendement.

(L'amendement ainsi modifié est alors adopté sur la même division.)

Son Honneur le PRÉSIDENT: Est-ce le bon plaisir des honorables sénateurs d'adopter la motion qui a trait à la troisième lecture du bill, ainsi modifié?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai hésité quelque peu avant de prendre une décision, car le bill n'est pas conforme aux vues du Gouvernement que j'ai exprimées en cette Chambre. Cependant, en faisant cette réserve sous forme de protestation, je ne m'opposerai pas à ce que le bill soit transmis à la Chambre des communes.

(La motion est adoptée, et le bill ainsi modifié est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL SUR LE SOULAGEMENT DU CHÔMAGE ET L'ASSISTANCE À L'AGRICULTURE

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 80, loi aidant à soulager le chômage et la misère de l'agriculture.

—Honorables sénateurs, ce bill pourvoit à la continuation de l'aide fédérale aux provinces, et par l'intermédiaire de celles-ci, aux municipalités, dans les efforts qu'elles tendent en vue d'alléger le chômage et d'aider à l'agriculture. La loi actuelle sur le soulagement du chômage et sur les secours, 1936, expirera, ainsi que les honorables sénateurs le savent sans doute, le 31 mars courant. Bien que l'on reconnaisse généralement que la situation s'est considérablement améliorée pendant l'année écoulée, et qu'elle continue, espérons-le, de s'améliorer, l'amélioration n'est toutefois pas encore suffisante pour que le gouvernement fédéral cesse d'accorder de l'aide.

Le projet de loi est rédigé en des termes qui se rapprochent beaucoup du texte de la loi actuelle sur le soulagement du chômage et sur les secours, et tout comme cette dernière, il prescrit (1) l'inauguration et l'exécution, par le gouvernement fédéral, d'un programme de travaux destinés à atténuer le chômage et à soulager la misère de l'agriculture; (2) l'octroi de l'aide fédérale aux

provinces, comme en ces dernières années, en vertu d'ententes avec lesdites provinces, pour seconder les efforts qu'elles tentent en vue l'améliorer la situation due au chômage, et de parer aux conditions très graves qui existent dans certaines régions des provinces des Prairies; (3) le maintien de l'aide fédérale aux provinces sous forme de prêts destinés à solder une partie des frais que ces mesures comportent pour les provinces, et (4) une disposition supplémentaire d'après laquelle la province est tenue de fournir de temps à autre au gouvernement fédéral, s'il y a nécessité, des états certifiés de sa situation financière, préparés de la façon que le dominion pourra prescrire; la province devant fournir tous les autres renseignements et permettre l'examen et la vérification que le dominion pourra juger nécessaires.

Appuyé par le très honorable M. Graham, je propose la deuxième lecture de ce bill.

L'honorable M. HAIG: J'aurais quelques observations à faire sur ce bill, et si la Chambre veut bien me le permettre, je proposerai l'ajournement de la discussion.

Quelques honorables SÉNATEURS: Faites-les maintenant.

L'honorable M. HAIG: Le bill sera-t-il renvoyé au comité?

Le très honorable M. MEIGHEN: Il ne sera pas étudié en comité. Si l'honorable membre désire parler, il en a le droit.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions reprendre la discussion demain après-midi, car j'ai l'intention de proposer que la Chambre siège en comité ce soir.

L'honorable M. HAIG: Le chômage est très considérable dans notre province, et comme j'ai reçu des dépêches aujourd'hui du conseil municipal et d'autres personnes me demandant de faire certaines propositions au Sénat, j'aimerais parler sur cette question.

L'honorable M. DANDURAND: Proposez alors que la suite du débat soit renvoyée à une autre séance.

L'honorable M. HAIG: Je le propose.

(Sur la motion de l'honorable M. Haig, la suite du débat est renvoyée à une autre séance.)

BILL SUR L'ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE CANADA-ALLEMAGNE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 89, loi concernant un certain accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne.

Le bill est lu pour la 1re fois.

L'honorable M. DANDURAND: Je proposerai la deuxième lecture demain.

AJOURNEMENT—COMITÉ DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, en proposant l'ajournement de la Chambre, je vous rappellerai que le comité de la banque et du commerce siègera à huit heures ce soir.

L'honorable M. BLACK: Je demanderais qu'on fixe l'ouverture de la séance du comité à huit heures trente minutes, car certains membres ont d'autres engagements, et il pourrait se faire qu'ils soient en retard.

Des VOIX: A huit heures trente minutes.

L'honorable M. DANDURAND: Très bien, disons à huit heures trente minutes.

(Le Sénat s'ajourne à demain, à trois heures de l'après-midi.)

SÉNAT

Vendredi 9 avril 1937.

Le Sénat se réunit à trois heures de l'après-midi, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL SUR LES ALIMENTS DU BÉTAIL

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill nº 64, loi pour surveiller et réglementer la vente des aliments du bétail.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables membres, avec votre permission je proposerai la deuxième lecture de ce bill. Il a pour objet de surveiller et de réglementer l'importation, l'exportation et la vente des aliments du bétail, et autres opérations ayant trait à ces produits, au moyen de l'enregistrement et de l'inspection, et de l'imposition d'une taxe d'enregistrement. Il autorise aussi le ministre de l'Agriculture à nommer des fonctionnaires pour l'application efficace de la présente loi.

Nous n'y gagnerions pas beaucoup à donner de plus amples explications maintenant sur ce bill, car le comité de l'Agriculture devra en faire l'étude, et je suppose que nous ferions aussi bien de le lui renvoyer.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le bill soit renvoyé au comité permanent de l'agriculture et des forêts, et que ce comité soit autorisé à siéger pendant la présente séance de la Chambre.

(La motion est adoptée.)

BILL SUR LES SEMENCES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill nº 65, loi concernant l'essai, l'inspection et la vente des semences.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Honorables sénateurs, ce bill, comme le précédent, nous vient du ministère de l'Agriculture. Il a pour objet de réglementer l'essai, l'inspection, la vente et l'importation des semences. Il pourvoit à la création d'un conseil consultatif dont il définit les devoirs, à la nomination d'inspecteurs et d'analystes, à l'émission de permis pour de nouvelles variétés de semences, et à l'imposition de taxes de permis et de peines en cas d'infraction à la présente loi. Si ce bill est adopté en deuxième lecture je proposerai qu'il soit renvoyé au comité permanent de l'Agriculture, comme nous l'avons fait pour le bill nº 64.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

RENVOI AU COMITÉ

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je propose que ce projet de loi soit renvoyé au comité permanent de l'agriculture et des forêts.

(La motion est adoptée.)

BILL DE LA ROYALE GENDARMERIE À CHEVAL DU CANADA

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 83 modifiant la loi de la Royale gendarmerie à cheval du Canada.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture de ce bill.

Ce projet de loi prescrit la nomination, l'appel pour instruction et service, et les traitements d'un certain nombre d'hommes comme gendarmes d'une réserve qui portera le nom de "Réserve de la Royale gendarmerie à cheval du Canada", et la nomination parmi ces gendarmes, de sous-officiers de réserve; afin de prescrire aussi que le temps passé au service dans les forces permanentes du Canada peut être inclus, pour fins de pension, dans la durée du service d'un officier ou d'un constable; et afin de prescrire de plus que toute personne qui cesse d'être gendarme aura le droit de continuer à verser ses paiements pour fins de pensions, ou le droit de retirer toutes ses contributions.

Je crois que cette explication expose assez complètement l'objet de ce bill. Je voudrais demander à mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) s'il a examiné ce projet de loi. Sinon, je vais demander à mon vaillant ami (l'hon. M. Griesbach), qui se trouve derrière lui, de bien vouloir nous dire s'il approuve ce bill.

L'honorable W. A. GRIESBACH: Honorables membres, la loi de la Royale Gendarmerie à cheval du Canada prescrit le maintien d'une réserve. Il s'agit de former cette réserve des anciens soldats qui ont fait leur durée de service dans les forces permanentes et sont rentrés dans la vie civile. On a constaté qu'après trente années de service ces hommes étaient un peu trop vieux pour accomplir la tâche particulière qui devra être confiée à la réserve. On constata aussi que ceux qui avaient fait du service pendant vingt-cinq ou trente ans ne tenaient pas beaucoup à faire partie de la réserve. En conséquence, ce projet échoua plus ou moins.

L'établissement de cette réserve a pour but de permettre aux autorités d'élargir considérablement les cadres de la gendarmerie lorsqu'il se produit des émeutes, des soulèvements ou autres incidents de ce genre.

Les hommes qui la composent ne sont pas nécessairement employés à retracer les criminels. Ils seront plutôt employés en nombre sous la direction d'officiers et de sous-officiers de la Royale Gendarmerie à cheval. Ils doivent être jeunes et actifs. A l'heure actuelle, soixante hommes ont été mobilisés à Toronto pour faire du service en Ontario. Cela veut dire que de trente à soixante positions actuellement occupées par des titulaires devront être abandonnées pendant que ces hommes seront en service. Supposons maintenant que des troubles éclatent dans les provinces de l'Ouest et d'autres dans les Provinces maritimes, alors que nous n'avons pas de réserve, nous éprouverions quelque difficulté à envoyer dans ces différents endroits le nombre d'hommes suffisant.

Le bill abroge la disposition relative à une réserve composée des anciens gendarmes en retraite et propose de procéder inversement et de recruter des jeunes gens. C'est un

fait notoire que la liste des aspirants dans la Royale Gendarmerie comprend plusieurs milliers de jeunes gens de vingt-deux à vingt-six ans qui désirent tous ardemment faire partie de la gendarmerie. On se propose d'enrôler ces jeunes gens, de leur faire suivre un cours d'instruction de deux mois et de les verser dans la réserve en attendant qu'ils puissent remplir les vacances qui se produiront de temps en temps dans les forces permanentes. Nous aurons ainsi une réserve d'environ trois cents jeunes gens, actifs et aptes au service, ne possédant peut-être pas toute la formation voulue pour accomplir au complet la tâche des gendarmes, ou s'occuper de la découverte ou de répression des délits, mais suffisamment bien formés pour agir, en nombre plus ou moins grand, sous la direction de leurs propres officiers.

L'article 3 permet d'inclure dans le service, pour les fins de la pension, le temps passé dans les forces permanentes et dans le service administratif de l'Etat. Cette disposition est dûe à l'expansion des travaux de la Gendarmerie au cours des quatre ou cinq dernières années. Un grand nombre de fonctionnaires passent au service de la gendarmerie et s'occupent des différentes sortes de travaux que comporte la découverte des criminels, soit de la photographie, des empreintes digitales et surtout des analyses chimiques. On emploie ces fonctionnaires aux travaux scientifiques de la découverte et de la suppression du crime. On se rappelle que lorsque la Royale Gendarmerie à cheval commença à s'occuper du service de répression des douanes elle fit entrer dans ses cadres une centaine de fonctionnaires du ministère du Revenu national. L'article 3 décrète que le temps que ces hommes ont passé dans le service administratif sera inclus pour les fins de la pension lors de leur mise à la retraite.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

BILL SUR LA CONVENTION RELATIVE À LA PÊCHE DU FLÉTAN DANS LE PACIFIQUE SEPTENTRIONAL, 1937

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 90 concernant une certaine convention entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique pour la conservation de la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional et la mer de Behring, signée à Ottawa le 29 janvier 1937.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture de ce bill.

—Honorables sénateurs, ce bill a pour objet de ratifier une certaine convention entre le Canada et les Etats-Unis pour la conservation de la pêche du flétan. Les honorables membres savent qu'une convention sur le flétan fut conclue en 1923 entre les Etats-Unis et le Canada. Une autre convention lui fut substituée en 1930, et la présente convention reprend la plupart des dispositions de la convention de 1930 en y apportant quelques légers changements au texte et deux importantes modifications portant surtout sur la procédure. On s'aperçut que la procédure sous le régime de la convention de 1930 favorisait le pêcheur malhonnête au détriment du pêcheur qui se conformait honnêtement aux règlements. La Commission internationale des pêcheries a recommandé d'apporter certaines modifications destinées à y parer en suggérant aux deux gouvernements que la rédaction d'une nouvelle convention serait préférable à la modification de la convention actuelle. La nouvelle convention comporte quelques modifications de forme qui ne touchent pas au fond. Je vais donner sous une forme plus concise l'explication exacte des deux importants amendements proposés.

Au cours des années d'application de la convention de 1930, la Commission internationale des pêcheries a constaté certains vices de forme dans la procédure actuelle, et dans le rapport qu'elle a remis aux deux gouvernements en janvier 1936 elle formule des recommandations précises en vue de l'insertion de dispositions nouvelles propres à y remédier. A cette fin, la commission a soumis un projet d'une autre convention. On fut d'avis qu'une rédaction complètement nouvelle, en lieu et place de l'ancien document et comportant les récentes modifications, serait une procédure plus commode que la conclusion d'un accord complémentaire. Après mûre réflexion, les deux gouvernements se rallièrent aux recommandations de la commission et, en conséquence, ils signèrent à Ottawa, le 29 janvier dernier, la nouvelle convention que l'on trouve annexée au projet de loi.

Selon la recommandation de la commission, cette convention de 1937, si elle est ratifiée, remplacera la convention actuelle de 1930. Ceci est conforme à la procédure suivie en 1930, alors que la convention de 1923 fut complètement remplacée. Toutefois, la con-

vention de 1937 contient toutes les dispositions de celle de 1930, à l'exception des quelques modifications recommandées par la commission.

Il est bon de faire observer ici que la commission, après consultation avec les flottilles de pêche intéressées, constata que pour la plupart elles favorisaient la revision; le fait est qu'elles sont à l'origine des changements apportés, les croyant susceptibles de rendre leurs opérations plus faciles ainsi que l'application de la loi.

Les modifications ne comportent en principe aucune innovation. Elles ont pour objet sous deux aspects principaux, là où la commission a constaté que les résultats obtenus n'étaient pas satisfaisants, de mieux atteindre l'objectif fondamental proposé à l'origine, savoir la protection et le développement de cette importante industrie de pêche. En d'autres termes, elles peuvent être considérées comme des modifications apportées aux méthodes administratives.

La première modification d'importance vise les régions de pêche du flétan, pendant la saison interdite, où les pêcheurs, ayant droit d'y faire la pêche d'autres espèces de poissons, prendraient par la même occasion et par inadvertance du flétan. Sous l'empire de la convention en vigueur, les prises accidentelles de flétan dans ces circonstances peuvent être conservées et servir à nourrir l'équipage du navire de pêche; mais toute partie restant inutilisée de cette sorte doit être apportée à terre et remise aux fonctionnaires compétents des deux gouvernements américain ou canadien, qui les vendent au plus haut enchérisseur et versent la recette au trésor public de leurs pays respectifs.

La commission s'est rendu compte, vu l'objection des pêcheurs à rejeter de bons flétans pris de cette manière—gaspillage, en somme, d'excellents poissons...

L'honorable M. DUFF: Très bien! très bien!

L'honorable M. DANDURAND: ...qu'il se produit de nombreuses infractions à la loi. On a aussi lieu de prévoir que la pêche d'autres espèces de poissons de grand fonds, mais de moindre valeur, telles la morue noire et la morue rouge, se développerait si la réglementation en était faite de façon à permettre de conserver, à certaines conditions, le flétan pris ainsi accidentellement. La commission, dans son rapport, résume cet aspect de la question en disant:

> Les dispositions actuelles comportent donc, en réalité, des sanctions pour le pêcheur honnête sans pouvoir contraindre celui qui ne l'est pas, et conduisent au gaspillage d'une nourriture utile, là où il n'y a aucune raison valable pour que de si petites quantités de flétan, qui ne dépassent pas 150,000 livres pour toute la flottille, ne soient pas reconnues légitimes, surtout au cours de la saison où la pêche du flétan est permise ailleurs sur la côte.

En conséquence, selon la recommandation de la commission, il sera permis aux pêcheurs de conserver le flétan pris incidemment, dans la limite et avec les restrictions que la commission pourra établir du consentement des deux gouvernements. On trouvera le nouveau texte portant sur ce point à la fin du deuxième alinéa de l'article 1 de la nouvelle convention.

La deuxième modification principale porte sur un détail d'ordre pratique quant à la méthode à suivre pour établir les limites du temps prohibé. La convention fixe avec une portée d'ensemble une saison déterminée où la pêche est interdite,—du 1er novembre au 15 février,—mais reconnaît à la commission le pouvoir, sujet à l'approbation des deux gouvernements, de suspendre ou de modifier la période d'interdiction. Sous l'empire de la convention actuelle, toutefois, il n'est loisible que de fixer chaque année la date où doit cesser la pêche du flétan. Il s'ensuit qu'un navire peut être rendu sur les bancs et n'avoir à son bord qu'une partie de sa prise normale au jour de clôture. Si la pêche est alors suspendue, l'expédition comportera une perte pour les pêcheurs, tandis que si le navire s'attarde pour remplir sa cale, la loi est violée. Les barques de pêche du flétan doivent quitter le port longtemps avant la date de clôture afin de pouvoir atteindre les bancs, et il leur est possible de prendre une semaine ou plus pour revenir au port après avoir cessé de pêcher. La commission, après avoir souligné combien il est difficile de découvrir les violations commises en patrouillant des côtes sinueuses s'étendant sur plus de deux mille milles, résume ainsi qu'il suit son opinion sur ce point:

> La situation actuelle comporte encore là, sans nécessité, un sérieux désavantage pour le pêcheur honnête. Il n'existe pas de raison, encore dans ce cas, pour laquelle le pêcheur honnête n'aurait pas droit à un chargement normal complet en fin de saison tout comme un autre qui enfreint la loi pour se l'assurer. On peut le faire en fixant une date pour le dernier départ pour la pêche dans les parages qui doivent être fermés. Actuellement, cette date peut être approximativement prévue et l'on peut en donner avis afin que tous les pêcheurs aient également l'occasion de régler leurs mouvements en conséquence; cependant, la fixation d'une pareille date permettra un voyage normal pour tous les vaisseaux dont le départ s'est fait en temps.

En conséquence et suivant qu'on l'a recommandé, la nouvelle convention, au lieu d'autoriser la commission à fixer une date pour la discontinuation de la pêche, l'autorise à fixer périodiquement une date pour le dernier départ des vaisseaux de pêche à destination de n'importe quel territoire de pêche concerné.

Voilà qui résume, je crois, l'effet des modifications apportées à la convention en vigueur. Ce bill a tout simplement pour objet de ratifier la convention qui a été signée le 29 janvier 1937.

A la suite de ces explications, et du consentement du Sénat, je propose la deuxième lecture de ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec l'assentiment du Sénat je propose la troisième lecture de ce projet de loi.

La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

BILL GARANTISSANT LES EMPRUNTS POUR GRAINS DE SEMENCE

PREMIÈRE LECTURE

Un mesage est reçu de la Chambre des communes avec le bill n° 101 tendant à aider les provinces d'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan à financer le coût des semences et des travaux d'ensemencement pour l'année-récolte 1937.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture de ce projet de loi.

—Honorables sénateurs, le titre même de ce bill en indique l'objet. Il a pour but d'aider les provinces d'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan à financer le coût des semences et des travaux d'ensemencement pour l'année-récolte 1937.

Ce bill ressemble à une mesure de ce genre adoptée l'année dernière. Cependant, il y a cette différence que cette année les dispositions de cette loi seront étendues aux provinces de l'Alberta et du Manitoba, à la suite de discussions et de négociations avec les gouvernements de ces provinces. La garantie fédérale de la garantie accordée par la province aux municipalités relativement au grain de semence comporte l'établissement d'un taux d'intérêt de 4 p. 100 pour les municipalités. Les gouvernements provinciaux établissent ensuite le taux que les municipalités pourront exiger des cultivateurs qui se procureront ce grain de semence. Pour ce qui a trait au Gouvernement, les banques fournissent l'argent aux municipalités sur la garantie des provinces, que le Dominion garantit de son côté au taux de 4 p. 100. Les montants indiqués ont été déterminés par le ministère fédéral de l'Agriculture après une étude approfondie des demandes des ministères de l'Agriculture des trois provinces de l'Ouest. Quant aux conditions du prêt, la loi stipule que la garantie ne deviendra effective, c'est-à-dire, que l'on ne pourra présenter des réclamations en vertu de la garantie que trois ans après avoir consenti le prêt, ce qui permettra aux cultivateurs de la région de sécheresse, qui obtiennent du grain de semence, de produire un maximum de trois récoltes avant que la garantie, soit de la province ou du Dominion, puisse s'appliquer.

La Chambre aura peut-être intérêt à savoir, en ce qui concerne l'autorisation, l'an dernier, de prêts d'environ 4 millions, que le Dominion n'a encore donné aucune garantie, vu que la province n'a pu fournir les renseignements demandés. En vertu du projet, tel qu'il a été mis en vigueur l'an dernier dans la Saskatchewan, les cultivateurs ont remboursé un montant suffisant pour réduire les obligations au chiffre de 2 millions et demi à la date du premier du mois dernier. On s'attend que touchant la loi adoptée il y a un an la garantie se limitera à 2 millions et demi au lieu de 4 millions.

Je crois que ces renseignements avec une simple lecture du bill sont une explication suffisante. Je ne citerai que l'un des articles, car il se répète pour chacune des trois provinces.

Sous réserve des dispositions de la présente loi, le gouverneur en conseil peut autoriser la garantie du principal et de l'intérêt de tous prêts effectués par quelque banque à charte et garantis par la province d'Alberta en vertu de la loi dite The Agricultural Relief Advances Act (Alberta) et de ses modifications, aux fins d'acheter des graines de semence et de procurer une autre aide aux agriculteurs pour travaux d'ensemencement durant le printemps de 1937. Toutefois, le principal global des prêts garantis sous l'autorité du présent article ne doit pas excéder un million six cent mille dollars.

Je propose la deuxième lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec le consentement de la Chambre, je propose la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée, et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DES OBLIGATIONS À CLAUSE-OR

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 103, intitulé: Loi concernant les obligations à clause-or.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Les honorables sénateurs ont beaucoup entendu parler depuis quelques années des obli-

gations à clause-or qui forcent le Dominion, les provinces, les municipalités et diverses corporations de payer leurs obligations en or. Le bill prévoit que les débiteurs, y compris le Dominion, les provinces et les municipalités, seront dispensés de payer leurs dettes en or si les remboursements sont faits en numéraire canadien. Je me contenterai de lire les divers articles, que je crois assez clairs, pour ne pas donner de plus amples explications.

2. En la présente loi, l'expression "obligation à clause-or" signifie toute obligation jusqu'ici ou désormais contractée (y compris toute semblable obligation qui, à la date de l'entrée en vigueur de la présente loi, est arrivée à échéance) ayant pour effet d'accorder au créancier le droit d'exiger le payement en or ou en monnaie d'or ou en une somme d'argent de même valeur, et comprend toute semblable obligation du Gouvernement ou d'une province du Canada.

3. Dans le cas d'une obligation à clause-or payable en monnaie canadienne, l'offre de monnaie canadienne, dollar pour dollar du montant nominal de l'obligation, aura pouvoir libératoire, et le débiteur, en effectuant le payement en conformité de cette offre, aura droit d'être dégagé de l'obligation.

4. Dans le cas d'une obligation à clause-or régie par la loi du Canada et payable, au Canada ou ailleurs, dans une monnaie autre que la monnaie canadienne, aura pouvoir libératoire l'offre du montant nominal de l'obligation en monnaie ayant cours légal, pour le payement de dettes, dans le pays en la monnaie duquel l'obligation est acquittable, et le débiteur, en effectuant le payement en conformité de cette offre, aura droit d'être dégagé de l'obligation.

5. L'obligation est censée avoir été acquittée par tout payement concernant une obligation à clause-or fait avant l'entrée en vigueur de la présente loi qui, s'il était effectué à l'avenir, accorderait au débiteur un droit à libréation.

6. Toute obligation à clause-or est par les présentes déclarée contraire à l'intérêt public, et nulle stipulation de ce genre ne sera désormais contenue dans une obligation ou établie à l'égard de celle-ci.

7. Les dispositions de la présente loi auront pleine vigueur et plein effet, nonobstant les termes de quelque autre statut ou loi.

Le bill donne suite à un principe que comporte un jugement du Conseil privé au sujet d'obligations à clause-or.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, cette mesure, si elle eût été présentée il y a quelques années, ou même maintenant dans des circonstances différentes, eût provoqué l'indignation. Elle prescrit que des obligations contractées par l'Etat ou par des citoyens, ne seront pas payables de la manière stipulée, mais seront acquittées en devises canadiennes. Presque toutes les obligations du gouvernement et des corporations—si je me rappelle bien après une lecture attentive—étaient payables en or. Ce bill prévoit que tout engagement relatif au paiement en or est annulé, et que la dette sera ainsi payée, si le contrat spécifie qu'elle doit être acquittée en devises du Canada. C'est-à-dire que l'obligation sera complètement amortie si elle est payée en numéraire canadien, bien que le contrat exige le paiement de l'obligation en or d'un certain poids et d'un certain titre.

On peut se demander si le parlement a le pouvoir d'adopter une telle mesure législative en ce qui concerne des obligations individuelles. Mais, à mon sens, on ne peut que chercher à exercer ce pouvoir, parce que des complications considérables et difficiles surgiraient autrement. C'est ce que nous devons faire. Personne n'est plus opposé que moi à une intervention législative dans les clauses d'un contrat. Je considère la sanction législative de la validité des contrats, et des obligations qui en découlent, comme l'ancre de salut de la civilisation. Nous rétrograderons dans la mesure que nous combattrons l'autorité des contrats. Cependant, toute situation que nous avons à envisager touchant un contrat, doit être examinée à la lumière des circonstances dans lesquelles le contrat a été négocié. Dans des cas nombreux, surgissent des nécessités qui ont un certain rapport avec l'intention des parties au moment de la signature du contrat.

Par exemple, la Grande-Bretagne, la France et d'autres pays alliés ont emprunté considérablement des Etats-Unis durant la guerre. Il y avait eu plusieurs emprunts internationaux auparavant, mais, durant les hostilités, c'était la nation, et non pas ses citoyens, qui empruntait d'une autre nation. Au moment où des contrats de cette nature étaient négociés, les gouvernements des deux nations savaient assez bien que les obligations ainsi assumées ne pouvaient être acquittées que d'une manière. Quelle que fût la richesse du pays qui s'engageait à payer, il ne pouvait s'acquitter avec des devises d'un autre pays, excepté en vendant des marchandises. Jamais dans l'histoire de la civilisation une dette internationale n'a été acquittée autrement. On peut payer des dettes domestiques, dans le pays même, avec la monnaie de la nation, mais il n'en est pas ainsi d'une dette internationale.

L'honorable M. HUGHES: Ne peut-on la payer ou la réduire en exportant de l'or?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, mais c'est un paiement en expédiant des marchandises d'une certaine nature. Vous devez vendre les articles pour avoir droit à la monnaie du pays auquel vous devez l'argent. Et, comme tout pays le savait alors, comme aujourd'hui, on n'aurait pu suggérer rien de plus absurde que d'exporter de l'or afin que les nations débitrices pussent obtenir de la monnaie pour faire face à leurs obligations, car il n'y avait pas assez d'or, loin de là, dans tout l'univers à cette fin. On

n'aurait même pu trouver une petite fraction du montant nécessaire, et si une faible partie de cette fraction avait été exportée, toute la situation du change international eût été bouleversée. De telles conditions ont dû être présentes à l'esprit des emprunteurs et des prêteurs lorsque ces obligations internationales furent assumées. Toute nation à laquelle on fournit l'occasion de vendre ses marchandises et payer ses dettes, néglige ou refuse de le faire, perd le respect de l'univers. Mais si un pays n'a pas cette occasion, il a les mains liées, parce qu'on lui refuse la chance de s'acquitter de sa dette de la seule manière qu'une dette internationale peut être acquittée.

De semblables considérations s'offrent ici. Lorsque, il y a des années, l'Ontario, ou le Québec, ou le Dominion, ou quelque corporation, lançaient des obligations en convenant de payer certaines sommes en devises canadiennes, et de s'acquitter en or d'un certain poids et d'un certain titre, on devait savoir que la capacité de payer ainsi dépendait du maintien de la parité de l'or à cette époque. L'emprunteur, ou le prêteur, ne pensaient pas qu'une bien plus grande somme d'or que celle que l'on s'engageait à verser devait être payée. Depuis que ces contrats ont été conclus l'or est devenu bien plus précieux parce que les conditions semblaient exiger que les gouvernements le débarrassent ainsi. Cet état de choses a surgi non pas à la suite d'une intervention des parties mais par force majeure. L'or est plus rare aujourd'hui; les gouvernements le détiennent. Je considère donc que ce n'est pas faillir à une obligation honorable de dire que les circonstances sont entièrement changées, et que la seule intention dans l'esprit des parties au contrat était que le montant stipulé serait payé à la parité du change alors, et non à quelque parité subséquente à cause de forces bien plus puissantes que celles qui étaient sous l'empire de ces parties. Il me semble que les événements ont rendu nécessaire la principale partie du bill, et qu'elle n'est pas incompatible avec l'honneur.

Il y a une disposition du bill, cependant, que je ne comprends pas bien. L'article 6 prescrit:

> Toute obligation à clause-or est par les présentes déclarée contraire à l'intérêt public, et nulle stipulation de ce genre ne sera désormais contenue dans une obligation ou établie à l'égard de celle-ci.

Je n'ai pu lire qu'une partie du débat dans l'autre Chambre, et je ne m'explique pas encore la nécessité de cet article. Et je ne puis certainement pas répondre à une question que m'a posée un honorable collègue à ma droite, touchant la question de savoir comment cet article peut relever de notre autorité. Supposons qu'un citoyen du Canada s'engage à payer un certain montant d'or à une date spécifiée ou bien à verser un certain montant en monnaie canadienne, à la parité actuelle du change, à une époque déterminée. Avons-nous le droit de dire que ce contrat ne vaudra rien et sera contraire à l'intérêt public?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Aux Etats-Unis, le gouvernement fédéral a le contrôle de la monnaie. Notre gouvernement fédéral ne possède-t-il pas le même pouvoir?

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, certainement. Mais le Dominion exercerait-il son contrôle du numéraire s'il agissait en vertu de cet article? Supposons que John Smith désire payer à Tom Brown un certain poids d'or, disons d'une valeur de $1,000, en devises canadiennes à la parité actuelle de l'or par rapport à notre dollar. Si l'on convenait de faire ce paiement, le Dominion aurait-il le pouvoir de déclarer que cet accord est contraire à l'intérêt public?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: C'est ce que l'on a fait aux Etats-Unis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le Dominion peut dire ce que signifie le numéraire et ce qu'il comporte. Mais comment peut-il dire qu'un homme ne doit pas convenir de payer en or?

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Comment mon très honorable ami établit-il la distinction entre notre cas et celui des Etats-Unis?

Le très honorable M. MEIGHEN: Le gouvernement américain est peut-être investi de plus grands pouvoirs que nous. Je n'ai pas examiné cette question. Il me semble très douteux que nous puissions nier à un citoyen le droit de payer une obligation en or.

L'honorable M. BLACK: Quant a cette hypothèse, ne serait-ce pas la même chose si on convenait de payer en blé ou pommes de terre.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui, c'est la même chose.

L'honorable M. BLACK: Quelqu'un pourrait faire fi de cette mesure et dire: "Je vous donnerai tant de livres d'or en paiement de mon contrat"; ou "tant de blé".

Le très honorable M. MEIGHEN: Ce serait certainement ignorer le bill.

L'honorable M. BLACK: En vertu de ce projet de loi, l'or est-il regardé comme une monnaie ou une marchandise?

Le très honorable M. MEIGHEN: Peu importe comment il est considéré en vertu de ce bill; l'or est une marchandise et nullement une devise.

L'honorable M. BLACK: Mais ce bill le considère comme une devise.

Le très honorable M. MEIGHEN: Non. Mais si John Smith veut donner à Tom Brown un certain montant d'or, un nombre déterminé d'onces, ce bill le lui défendrait.

L'honorable M. BLACK: Ce n'est pas mon avis.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai songé que peut-être cet article est basé sur le fait que le Gouvernement, ayant limité l'exportation de l'or, déclarerait naturellement qu'il est contraire à l'intérêt public de laisser payer en or des obligations. Je vais citer l'extrait suivant de la discussion qui a eu lieu dans l'autre Chambre lors de la deuxième lecture:

Et le bill déclare que les obligations à clause-or sont contraires à l'intérêt public et dispose qu'aucune obligation ne contiendra désormais pareille stipulation. La raison de la dernière disposition saute aux yeux; aucun citoyen du Canada ne peut convenablement prendre l'engagement de s'acquitter en or puisque, sous le régime de notre loi, il ne peut se procurer l'or pour tenir l'obligation.

Le très hon. M. Bennett: Il peut se le procurer, cela va de soi.

L'hon. M. Dunning: En pratique il ne le peut pas.

Le très hon. M. Bennett: Certainement je puis acheter de l'or.

L'hon. M. Lapointe: Vous ne pouvez pas exporter d'or sans permis.

Le très honorable M. MEIGHEN: Exactement, mais vous pouvez acheter de l'or dans votre propre pays.

L'honorable M. GRIESBACH: Ou l'extraire du sol.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec le consentement du Sénat, je propose maintenant la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DU TARIF DES DOUANES

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 111, intitulé: Loi modifiant le tarif des douanes.

Le bill est lu pour la 1ère fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du bill.

—Ce bill est assez technique. On a jugé opportun de modifier l'article 6 de la loi du tarif des douanes afin de prévoir que, nonobstant les dispositions de toute autre loi, le gouverneur en conseil peut, à l'occasion, et selon que les circonstances l'exigent, et sans tenir compte des dispositions de l'article 55 de la loi des douanes, ordonner et prescrire, sauf les exceptions qui peuvent être faites, quel est le taux du change fixé pour toute devise dans le calcul de la valeur imposable de marchandises importées au Canada de tout endroit ou pays, dont la devise est accrue par rapport au dollar canadien; et aussi de prévoir que lorsque, en vertu de ce pouvoir, le gouverneur en conseil a fixé le taux du change d'une devise quelconque dans le calcul de la valeur imposable de marchandises importées au Canada, le droit spécial ou de dumping ne s'applique pas lorsque le prix d'exportation ou le prix réel de vente est égal ou supérieur à la valeur imposable ainsi calculée; mais lorsque ledit prix est inférieur à la valeur imposable ainsi calculée, le droit spécial ou de dumping applicable ne doit pas être supérieur à la différence entre ledit prix d'exportation ou ledit prix réel de vente et la valeur imposable ainsi calculée.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Le calcul ne devrait-il pas être fait tous les jours en dollars canadiens?

L'honorable M. DANDURAND: Les honorables sénateurs comprendront qu'il faut examiner le texte de cet amendement de très près afin de déterminer exactement comment il sera appliqué. La note explicative est ainsi conçue:

Par suite de la situation économique anormale existant dans quelques pays, le taux actuel du change de leurs devises peut ne pas représenter leur valeur intrinsèque. On constate que l'adhésion au taux courant du change dans le calcul de la valeur imposable de marchandises importées de ces pays peut malheureusement nuire au commerce et le restreindre. Cette disposition supplémentaire permettra d'adopter dans de semblables cas les mesures jugées opportunes.

Le paragraphe (9) du présent article contient actuellement une disposition semblable à l'égard des devises dépréciées.

Je dirai que ce bill nous est soumis comme résultat de la convention provisoire entre le Canada et l'Allemagne, à laquelle nous donnerons notre attention cet après-midi. En un mot, c'est une mesure législative qui en découle. Le ministre qui a négocié les accords avec l'Allemagne, l'honorable M. Euler, a expliqué ainsi le bill en un autre endroit:

Je parlerai maintenant d'un autre sujet dont il est question dans un des documents que j'ai déposés la semaine dernière.

C'est-à-dire lors de la discussion de la convention allemande.

Au cours de conversations avec les représentants de l'Allemagne, tant à Berlin qu'à Ottawa, les représentants de ce pays ont prétendu qu'en calculant la valeur du reichsmark pour les fins de la douane au taux courant de 40c. d'après

la cote, tandis que la valeur au pair est d'environ 24c., on dresse un obstacle quasi insurmontable à la vente des marchandises allemandes. On a prétendu que l'Allemagne n'avait pu se maintenir sur les marchés à l'étranger que par l'entremise du mark bloqué. Ceux qui ont visité ce pays au cours des deux dernières années savent que l'on peut acheter des marks allemands à Londres à un escompte considérable et les emporter en Allemagne, où on peut échanger ces certificats contre des marks qui ont leur pleine valeur dans ce pays. Il s'agit des marks enregistrés. Il y a différentes sortes de marks: le mark bloqué, le mark "aski", et le mark enregistré. Le représentant allemand a prétendu que l'Allemagne n'avait pu pénétrer sur les marchés étrangers qu'au moyen des marks bloqués, qui permettaient aux importateurs allemands de se procurer des devises de leur pays à un taux inférieur à la cote officielle du reichsmark. Cependant, à l'avenir les dispositions de l'article VII de l'accord défendront d'utiliser ces marks dépréciés pour la vente de marchandises allemandes au Canada, et je crois que c'est juste. C'est une forme de paiement incommode et contraire aux méthodes commerciales ordinaires. On a demandé,—et le comité ferait bien d'écouter en ce moment, car on discutera probablement ce point—, qu'un taux inférieur au taux courant du change soit adopté pour calculer la valeur des marchandises allemandes importées au Canada. En d'autres termes, on nous demande de reconnaître que la valeur courante du reichsmark, qui est de 40c. à la bourse, est arbitraire et ne représente pas la valeur réelle des devises allemandes en ce qui a trait aux échanges internationaux. Nous n'avons pas pris d'engagements absolus à ce sujet mais nous avons convenu,—et il est déclaré dans la lettre signée par moi-même et que j'ai déposée avec d'autres documents l'autre jour,— de demander au Parlement de modifier la loi de manière à autoriser le Gouvernement canadien à déterminer le taux du change des devises majorées, pour les fins de la douane. Il n'est peut-être pas exact de dire que la valeur des devises allemandes est majorée; mais elle l'est par rapport à la valeur des nôtres, qui est réellement dépréciée.

En réalité, lors de la discussion à Berlin, cette question intéressait non seulement l'Allemagne mais aussi les autres pays dont le taux du change était relativement majoré, comme la Suisse, la Hollande, l'Italie, ces trois derniers pays, je crois, nous ont particulièrement rappelé que, par suite de la valeur majorée de leur numéraire il leur était difficile de se livrer au commerce d'exportation.

Le très hon. M. Bennett: Avaient-ils alors abandonné l'étalon-or?

L'hon. M. Euler: Pas encore, mais on signala cette difficulté. Le représentant de la Suisse m'informa que son pays avait réellement perdu en une seule année pour une valeur de 60 millions de ventes à l'Angleterre à cause de la valeur excessive du franc suisse.

Comme certaines dispositions de notre tarif douanier nous permettent d'ajuster la monnaie des pays où elle a perdu de la valeur, peut-être pourrions-nous logiquement exercer le même pouvoir dans le cas des pays dont la monnaie a une valeur majorée. Quoi qu'il en soit nous consentons à présenter au Parlement une mesure qui conférera ce pouvoir au Gouvernement. Nous sommes prêts aussi, après cela et lorsque l'Allemagne nous fera observer, comme elle le fera sans aucun doute, que nous devrions fixer un taux plus bas que celui de 40c. qui s'applique actuellement au mark, à tenir compte de cette question le plus tôt possible.

Le très hon. M. Bennett: Il s'agit du mark international, du mark-or?

L'hon. M. Euler: Oui, du mark-or.

Le très hon. M. Bennett: Avec une valeur au pair de 25c.

L'hon. M. Euler: Vingt-quatre cents, ce qui, d'après notre monnaie actuelle, est censé avoir une valeur de 40c. Je ferai observer, cependant, que tout en ayant consenti à prendre ce pouvoir, le Gouvernement s'est réservé le droit d'agir comme il le jugera à propos d'après les stipulations du traité. Je puis assurer le comité que le gouvernement du Canada reste maître de la situation et qu'il n'interviendra d'aucune manière tant que l'Allemagne ne réussira pas à nous convaincre que sa demande est bien fondée. Enfin, si quelques producteurs, manufacturiers ou autres industriels canadiens craignent quoi que ce soit à ce sujet, j'appelle leur attention sur les deux observations suivantes. Nous, de la droite, avons déclaré au cours de la dernière campagne électorale,—je sais que j'ai fait cette déclaration et que le chef du Gouvernement l'a faite également,—que nous n'avons pas l'intention de porter atteinte à toute industrie canadienne qui se conforme à la loi du pays. Si nous constatons que cet accord ne donne pas des résultats satisfaisants et si nous ne pouvons obtenir de l'Allemagne un ajustement à ce sujet nous avons le pouvoir, dans un délai d'au moins dix semaines, d'annuler entièrement cet accord.

Je veux dire bien franchement en terminant que l'accord que nous proposons constitue plus ou moins un essai. Il a pour objet d'aider à l'expansion du commerce canadien sur un marché qui, autrefois, avait pour nous une grande valeur, pour ce qui est du commerce du blé et des denrées que nous avons à vendre. Je crois que cet accord nous offre des moyens raisonnables d'augmenter les exportations canadiennes. J'ajoute qu'il est en harmonie avec le principe reconnu par le présent Gouvernement,—et aussi par la plupart des pays civilisés, bien qu'ils ne l'appliquent pas tous,—qu'un échange plus libre des denrées entre les nations du monde constituerait une meilleure garantie de paix que tous les armements imposants que les divers pays accumulent aujourd'hui.

Je ne crois pas devoir rien ajouter à l'explication de l'honorable ministre.

L'honorable M. BALLANTYNE: Il semble que nous allons être gouvernés par arrêtés en conseil plutôt que par le Parlement.

L'honorable M. DANDURAND: Si le Parlement en décide ainsi.

Le très honorable M. GRAHAM: Il est difficile de se départir de la coutume établie.

Le très honorable M. MEIGHEN: C'est ainsi que nous établissons la coutume.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai lu quelque part une déclaration, soit du ministre du Revenu national soit du ministre du Commerce à l'effet que, dans la courte période qui s'est écoulée depuis notre accord provisoire

conclu avec l'Allemagne, nos exportations dans ce pays accusent une augmentation considérable.

L'honorable M. COPP: Depuis octobre dernier.

L'honorable M. DANDURAND: Depuis quatre ou cinq mois. Tous les pays s'efforcent d'étendre leurs marchés. Cette loi est expérimentale. La loi nous autorise à fixer la valeur imposable des marchandises importées de pays dont les devises sont avilies. Nous tâcherons aussi de fixer les droits quand la monnaie fait prime.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Pourquoi les fonctionnaires des douanes ne peuvent-ils évaluer les droits sur les marchandises importées d'après la valeur marchande dans notre pays en ne tenant pas compte des variations des devises étrangères?

L'honorable M. DANDURAND: Nous avons adopté le principe de fixer les droits d'après la valeur marchande des marchandises dans le pays d'origine.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, le bill prescrit en effet que l'évaluation des marchandises importées des pays dont les devises font prime sera transférée du Parlement au gouverneur en conseil. Cela étend le champ de l'administration par le gouverneur en conseil. Bien qu'il me soit impossible d'oublier la longue série de préceptes que l'on m'a exposés sur l'immoralité de cette pratique, sur les écueils qu'elle dissimule et qui compromettent à la fois la constitution et la bonne foi qui doit exister entre le Canada et l'Empire, il est réconfortant d'apprendre aujourd'hui de la bouche du ministre du Commerce qui a parcouru l'Australie, la Nouvelle-Zélande, l'Allemagne et tous les autres pays du globe, que dans le cas présent, cette coutume contribuera non seulement à accroître le volume du commerce mondial mais encore à raffermir la paix universelle. Il est vraiment important d'apprendre que le gouvernement par décrets peut avoir une telle conséquence. Si nous pouvons assurer la paix aux nations en étendant cette pratique, je m'y résigne. Je sais que l'honorable leader du gouvernement voit aussi cette méthode d'un bon œil. Mais je lui poserai cette question: trouve-t-il juste que nous procédions à cette extension notable d'administration par décrets touchant les questions de tarif douanier en l'absence de l'honorable sénateur de Leeds (l'hon. M. Hardy) qui, il y a peine vingt-quare heures, a exprimé l'espoir ardent de voir bientôt l'heureux moment où le Parlement prendra en mains le tarif douanier du pays et les fonctionnaires cesseront d'intervenir à ce sujet? Il est absent, et voilà que nous procédons dans un sens diamétralement opposé. Quel coup pour lui quand il reviendra dans cette Chambre! J'exhorte le leader du gouvernement à attendre au moins que nous puissions apaiser son irritation en le préparant graduellement à ce nouvel état de choses.

L'honorable M. COPP: Il pourrait bien ne pas reparaître car il a déjà reçu le choc.

Le très honorable M. MEIGHEN: Si l'honorable sénateur de Parkdale croit qu'il peut supporter le choc...

L'honorable M. MURDOCK: Je n'ai rien dit.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! c'est l'honorable sénateur de Westmorland. Eh! bien, il a essuyé dans l'autre Chambre un bon nombre de coups du même genre et ce sont les députés qu'il y a laissés qui doivent les supporter. Ils nous envoient ce genre de bills quand ils sont au pouvoir, mais ils prêchent le contraire sitôt qu'ils sont dans l'oppositon.

L'honorable M. MURDOCK: Ce bill ne provoquera-t-il pas les mêmes plaintes que nous avons entendues l'autre jour au sujet de la fixation d'un certain taux de change?

Le très honorable M. MEIGHEN: Non. L'ancienne question subsiste et cette mesure en fait surgir une autre où il faudra ajuster l'évaluation à cause des devises à prime. Jusqu'ici, il a dû y avoir des ajustements à cause de monnaies avilies. Maintenant nous étendons la pratique et je tremble en pensant à l'effet que cela aura sur l'honorable sénateur de Leeds.

L'honorable M. DANDURAND: Le système était quelque peu défectueux auparavant. Nous fermons maintenant la boucle.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

L'honorable M. CÔTÉ: Je suggère qu'il soit réservé jusqu'à la prochaine séance de la Chambre, quand l'honorable sénateur de Leeds sera présent.

L'honorable M. DANDURAND: Mes honorables collègues devraient avoir la bonté de ne pas heurter les sentiments de l'honorable sénateur.

L'honorable M. CÔTÉ: Je ne veux pas entraver les travaux du Sénat mais je crois que nous devrions attendre à demain.

L'honorable M. DANDURAND: C'est une question tellement technique...

Le très honorable M. MEIGHEN: Pas d'après lui.

L'honorable M. LYNCH-STAUNTON: Personne ne la comprend. Pourquoi ne pas l'adopter tout de suite?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je la comprends.

L'honorable M. COTÉ: J'ai soulevé une objection. Je ne vois pas pourquoi on n'en tiendrait pas compte.

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami ne s'y oppose pas lui-même mais au nom de l'honorable sénateur de Leeds (l'hon. M. Hardy); je m'engage à le convaincre que j'ai agi pour le mieux.

Quelques honorables SÉNATEURS: Oh! Oh!

L'honorable M. COTÉ: Etant donné que cette responsabilité est assumée et que nous avons cette promesse, je n'insiste pas.

(La motion, est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

PROBLÈME FERROVIAIRE DU CANADA

DEMANDE DE RENSEIGNEMENTS

Sur l'avis donné par l'honorable M. Casgrain:

Qu'il demandera au Gouvernement:

1. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités en Colombie-Britannique, en 1935 et 1936?

2. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province de l'Alberta, en 1935 et 1936?

3. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province de la Saskatchewan, en 1935 et 1936?

4. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province du Manitoba, en 1935 et 1936?

5. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province d'Ontario, en 1935 et 1936?

6. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province de Québec, en 1935 et 1936?

7. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province du Nouveau-Brunswick, en 1935 et 1936?

8. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-il exploités dans la province de la Nouvelle-Ecosse, en 1935 et 1936?

9. Combien de milles les Chemins de fer Nationaux du Canada ont-ils exploités dans la province de l'Ile-du-Prince-Edouard, en 1935 et 1936?

10. Quel a été le déficit, ou l'excédent, dans chacune de ces provinces, en 1935 et 1936?

11. Quel a été le nombre total de milles exploités, à la fois par le Chemin de fer Canadien du Pacifique et par les Chemins de fer Nationaux du Canada, dans chacune de ces provinces, en 1935 et 1936?

12. Quel a été le nombre total d'âmes dans chacune des provinces du Canada, par mille de chemin de fer exploité?

13. Qu'il attirera l'attention du Sénat sur le problème ferroviaire au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai une déclaration pour mon honorable ami (l'honorable M. Casgrain). Je regrette qu'il ne soit pas ici mais je la ferai porter au hansard de façon qu'il puisse la lire.

Les renseignements de 1936 ne sont pas encore disponibles. Les changements depuis 1935 seraient faibles.

1935

Province	Milles du réseau national	(11) Milles du N.-C. et du P.-C.	(12) Habitants par mille de chemin de fer*
1. Colombie-Britannique	1,374	3,330	186
2 Alberta	2,162	4,864	133
3. Saskatchewan	4,305	8,556	109
4. Manitoba	2,472	4,277	143
5. Ontario	5,885	9,181	339
6. Québec	2,898	4,560	630
7. Nouveau-Brunswick	1,260	1,881	222
8. Nouvelle-Ecosse	996	1,283	377
9. Ile du Prince-Edouard	286	286	322

* Calculé d'après le chiffre estimatif de population et sur la longueur en milles de tous les chemins de fer.

10. Nous n'avons pas les chiffres relatifs au déficit, la comptabilité des chemins de fer étant tenue pour chaque région d'exploitation et nous aurions ainsi le déficit d'exploitation seulement, vu qu'il n'y a pas de répartition des dépenses fixes sur une base régionale.

SÉANCE DE SAMEDI

MOTION

L'honorable M. DANDURAND propose que, lorsque le Sénat s'ajournera aujourd'hui, il reste ajourné jusqu'à demain, samedi, à 11 heures de l'avant-midi.

La motion est adoptée.

BILL DU SOULAGEMENT DU CHÔMAGE ET DE L'ASSISTANCE À L'AGRICULTURE.

DEUXIÈME LECTURE

Le Sénat passe à la suite du débat, ajourné hier, sur la motion de l'honorable M. Dandurand, pour la 2e lecture du bill n° 80, Loi aidant à soulager le chômage et la misère de l'agriculture.

L'honorable JOHN T. HAIG: Honorables sénateurs, quand ce bill a été présenté à la Chambre hier, j'ai demandé d'en différer l'étude jusqu'à cet après-midi. Dans l'intervalle, l'honorable leader du gouvernement m'a prié d'être aussi bref que possible, dans l'espoir que le Parlement serait prorogé demain soir. Je le souhaite également et si je croyais qu'en m'abstenant de parler je pourrais amener ce résultat, je reprendrais mon siège, mais je n'en suis pas du tout sûr.

L'honorable M. BALLANTYNE: Ce serait une grève d'occupation.

L'honorable M. HAIG: Je soulève cette question parce que, de toutes les provinces du Dominion accablées par l'assistance aux chômeurs, la mienne vient en deuxième lieu. Je crois que la Saskatchewan est plus éprouvée que le Manitoba, mais notre province vient après.

Ce problème a surgi en 1929 ou pendant l'hiver de 1930 et à l'automne de cette année-là, le Parlement a voté sa première subvention pour l'assistance. Le gouvernement Bennett décida d'abord que ce problème relevait des municipalités puis, quand il se généralisa, que les provinces devraient s'en occuper et enfin que le gouvernement fédéral devrait accorder certaines subventions. Je ne parlerai pas de l'aspect politique de la question car il m'intéresse médiocrement pour l'instant.

Je ferai remarquer que les chômeurs se partagent en trois catégories: la première est celle des chefs de famille; la deuxième est celle des hommes célibataires et la troisième, celle des femmes célibataires. Je ne parlerai pas de la cause du chômage. Il suffit de dire qu'il existe et que la manière dont les secours ont été distribués en ont fait une question de souveraine importance. Je me permets de donner un exemple. Au début, il y avait à Winnipeg plusieurs personnes qui travaillaient huit ou neuf mois de l'année et qui, pendant ce temps, épargnaient suffisamment pour se maintenir au cours des trois autres mois. Depuis que nous avons l'assistance au chômage, ces personnes ont pris l'habitude de travailler neuf mois et de demander des secours immédiatement. Ceci est particulièrement vrai dans certains endroits tels que les endroits de villégiature où les hommes, après avoir travaillé pendant les quatre mois d'été, ont recours à l'assistance immédiatement après.

Avant l'accession au pouvoir du présent gouvernement, on a fait croire aux Manitobains et aux Canadiens en général, en critiquant les méthodes du régime précédent, qu'un changement de gouvernement entraînerait un nouveau mode de traiter cette question. Le premier discours du trône prononcé sous le nouveau régime déclarait qu'une commission serait nommée pour enquêter sur l'ensemble du problème. On a nommé cette commission l'an dernier. A titre de Manitobain, je dirai qu'elle n'a rien fait pour alléger le chômage dans notre province. Il est vrai qu'elle a soumis une proposition tendant à améliorer les logements. Quant aux faits, ils sont très simples. Quiconque veut restaurer sa maison peut aller emprunter de l'argent d'une banque s'il peut convaincre le banquier que les intérêts sur son hypothèque, que les taxes et les assurances sont payés à jour; en d'autres termes, il doit prouver qu'il offre une bonne proposition d'affaires. Autrement, il ne peut pas emprunter d'argent.

L'honorable M. DANDURAND: Sans endosseur.

L'honorable M. HAIG: Sans endosseur. S'il peut se conformer aux exigences des banques, celles-ci lui prêteront de toute façon. Le projet de la commission se résume uniquement à offrir plus de sécurité aux banquiers qui prêtent l'argent, car le gouvernement assume la responsabilité de 15 p. 100 des pertes qu'ils peuvent encourir dans leur transaction. Ce projet n'a pas créé d'emploi à Winnipeg. Il y a actuellement, dans cette ville, 6,800 familles assistées, sans parler d'environ 4,000 hommes célibataires et d'à peu près 1,500 femmes célibataires. Les frais de secours à Winnipeg l'été dernier ont été plus élevés que jamais. Il a pu y avoir amélioration dans la situation de la main-d'œuvre en Ontario et en Québec mais il n'y en a pas eu dans les villes des provinces des Prairies.

Nous avons dépensé à Winnipeg, depuis 1930, pour 22 millions de secours. Sur cette somme, $8,500,000 ont été fournis par la ville, $7,000,000 par le gouvernement du Manitoba et la différence par le gouvernement fédéral. La ville de Winnipeg en est arrivée au point où elle ne peut supporter le fardeau plus long-

temps. Un membre de l'autre Chambre a déclaré l'autre jour que les assistés recevaient leurs secours de la Banque de Montréal et cela est vrai, car la ville doit à peu près 2 millions à cette banque. Si cette dernière ferme ses portes, les sans-travail cesseront d'être vêtus, nourris et abrités et ce jour-là il y aura une révolution.

Quelle est la solution? J'ai ici une résolution adoptée par le conseil municipal de Winnipeg, demandant au gouvernement fédéral de collaborer avec la ville pour faire disparaître les taudis. Je crois que je ferai bien d'en donner lecture, parce qu'elle confirme en partie ce que j'ai dit. La voici:

Considérant que la situation est devenue grave à Winnipeg, par suite de l'encombrement des vieux quartiers et de l'insuffisance sans précédent de petits logements, ainsi que l'indique le relevé des logements qui a été fait par le service d'hygiène en décembre 1936;

Considérant que la loi fédérale sur le logement n'a nullement contribué à atténuer cette situation;

Considérant que la ville a reçu maintes fois l'assurance que le gouvernement inaugurerait un système de logements à bon marché au plus tard cette année, en foi de quoi la ville n'a pas inclus de construction de logements dans la liste des travaux projetés pour venir en aide aux chômeurs qui fut soumise au gouvernement le 9 février 1937;

Considérant que, selon toute évidence, l'initiative privée est incapable ou peu disposée à parer à la situation;

Il est, en conséquence, résolu que le Conseil demande au gouvernement fédéral de mettre des fonds à la disposition de la ville de Winnipeg, moyennant un taux d'intérêt modique, dans le but de construire des logements et de supprimer les taudis.

Il est en outre résolu de demander au gouvernement de verser une somme assez forte à titre d'assistance aux chômeurs.

On dira peut-être que ce n'est pas au Sénat qu'il convient de soulever cette question. Il est possible que le problème relève d'abord de la Chambre des communes, mais il y a déjà été soulevé par des représentants des villes des provinces des Prairies. Tout ce que j'ai à dire, c'est que les municipalités de l'Ouest canadien ne peuvent plus supporter leurs charges. Calgary, Edmonton, Saskatoon, Moose Jaw, Regina et Winnipeg fléchissent déjà sous le poids de leur fardeau, et à moins que le gouvernement fédéral ne se charge du paiement des secours, on ne sait ce qui pourra arriver.

Qu'est-ce qu'indique l'état financier des provinces de l'Ouest? Le budget du Manitoba accuse des dépenses globales d'environ $14,500,000 et un revenu d'environ 14 millions, soit un déficit d'à peu près $400,000. Or je vois que dans nos prévisions budgétaires on demande de voter une subvention spéciale de $750,000 au Manitoba, ce qui équilibrera le budget de cette province et lui laissera un excédent de $300,000 à $400,000. Mais la part du Manitoba dans les secours de chômage n'est pas incluse dans le budget et ne l'a jamais été. C'est inscrit au compte du capital. Or on estime que ces secours coûteront, cette année, environ $3,400,000 au Manitoba, de sorte que cette province aura accru sa dette d'environ 3 millions sans rien avoir acquis pour cela, et la Banque du Canada a examiné la situation et a dit qu'il était impossible d'accroître les charges fiscales des gens de cette province.

Le gouvernement fédéral devrait se rendre compte que c'est à lui que ces charges incombent. Le commerce et les recettes de l'Etat ont augmenté, mais cela n'a pas amélioré l'état du Manitoba. Il est possible que l'Ontario et le Québec en aient profité, mais à Winnipeg et ailleurs dans l'Ouest, cela n'a eu aucun effet. Sur les 6,800 familles assistées qu'il y a à Winnipeg plus de 1,000 sont venues là depuis 1930, afin de toucher des secours.

Vous demanderez peut-être comment l'on peut résoudre le problème. Je n'ai pas de solution à recommander pour le moment. Si l'on entreprenait la construction de logements à Winnipeg cela aiderait, parce que sur 6,800 familles de chômeurs je dirais qu'il y en a 5,000 dont le soutien est un artisan; si la construction redevenait normale, ces gens-là reprendraient le travail. Quand on met un tiers ou 40 p. 100 des frais d'assistance à la charge des municipalités, il ne reste plus de capitaux pour entreprendre des travaux de construction. Il y a une disette de logements à Winnipeg, la pire que j'aie jamais connue. On voit jusqu'à cinq familles dans la même maison. Les loyers dans la municipalité de St. James, par exemple, sont rendus à un tel point que les propriétaires ont donné congé à leurs locataires, malgré que ceux-ci ne sachent pas où aller.

L'honorable M. DANDURAND: Est-ce que la municipalité alloue quelque chose pour le loyer?

L'honorable M. HAIG: Oui, elle paie suivant le nombre des personnes qui occupent les lieux; le maximum est d'environ $16 par mois. Il en résulte que l'on voit cinq ou six personnes, faisant leur cuisine, mangeant et couchant dans deux pièces. Je peux parler avec connaissance de cause, car une très proche parente, qui est institutrice dans cette ville, a trouvé six personnes habitant la même pièce, alors qu'elle avait été se rendre compte pourquoi quelques-uns des enfants ne venaient pas à l'école. La situation ne s'améliorera pas, parce qu'un tiers des frais d'assistance-chômage est à la charge des propriétaires fonciers qui ne peuvent plus supporter ce fardeau. Tant que cet état de choses durera, l'initiative privée ne construira pas et le pro-

blème de l'assistance et du manque de logements subsistera.

Je pourrais vous montrer une maison qui, il y a trente ans, était une splendide habitation dans le plus beau quartier de Winnipeg aujourd'hui; vingt-cinq personnes occupent l'immeuble. Ce n'est bon ni pour la ville, ni pour les gens.

L'honorable M. HORSEY: L'a-t-on transformé en maison à appartements?

L'honorable M. HAIG: Non; il est loué à raison de deux pièces par famille de cinq ou six personnes.

On a fait une enquête à Winnipeg. Or sait-on que le service municipal d'hygiène dépense deux fois plus dans un tiers de la ville que dans les deux autres tiers? Cette partie-là est justement celle où les logements sont encombrés. Les enfants de ces quartiers vont à l'école insuffisamment vêtus et nourris et vivent dans des conditions extrêmement malsaines. On doit comprendre que c'est grave, quand on pense que ces enfants d'aujourd'hui formeront une partie de notre population adulte dans quelques années. Winnipeg a un problème particulièrement difficile, parce qu'un tiers de ses habitants sont natifs de l'Europe centrale.

Je tiens à faire bien comprendre à mes honorable collègues que notre problème du chômage ne se trouvera pas résolu du fait de l'accroissement du commerce et de l'industrie.

L'honorable M. HORSEY: Du fait de l'amélioration des récoltes.

L'honorable M. HAIG: Oui, de meilleures récoltes aideraient un peu. Mais il va falloir un plan d'action national pour se sortir de la situation actuelle qui fait que l'on taxe les propriétaires fonciers pour entretenir les gens qui sont sans emploi. Je connais des pères de famille, dont quelques-uns ont sept ou huit enfants, qui ne veulent pas travailler. Et je dirai bien franchement que si j'étais à leur place j'en ferais autant. Ils craignent, en acceptant de l'ouvrage, d'être privés d'assistance et de ne plus en recevoir plus tard. Quand j'étudiais le droit, on nous soulignait ce principe suivant lequel il vaut mieux libérer neuf coupables que de pendre un innocent. Eh bien, peu importe qu'il y ait 1,500 familles à Winnipeg qu'on assiste, alors que leurs soutiens devraient être à l'ouvrage, il en reste plus de 5000 qui ont peut-être vraiment besoin d'être secourues, parce qu'elles sont incapables de trouver du travail. Prenons garde, en voulant priver d'assistance les gens qui n'en méritent pas, d'être injustes envers les cas vraiment méritoires. Je prie instamment le Gouvernement de reconnaître le caractère national de ce problème auquel il nous faut faire face. Ce ne sont ni des commissions, ni les chemins de fer, ni des budgets équilibrés qui le règleront. Si l'on ne s'y attaque pas franchement en tant que problème d'intérêt national, l'opinion publique se soulèvera et fera si bien qu'on sera réduit à se demander ce qui est arrivé.

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, je compatis énormement avec les chômeurs et je comprends très bien ce que vient de dire l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Néanmoins je suis convaincu que le problème du chômage, qui s'accentue au Canada, est dû en grande partie à l'application irréfléchie de l'indemnité de chômage (dole) et à l'encouragement que cela donne aux gens de continuer à vivre de secours plutôt que d'accepter de l'ouvrage quand il s'en présente. L'honorable sénateur a dit que 1000 familles se sont installées à Winnipeg depuis un an. Et pourquoi sont-elles allées là? Probablement parce qu'elles estimaient que Winnipeg était une place où il était facile d'obtenir des secours. C'est probablement là l'explication et on peut en dire autant de toutes les grandes villes du pays. Je sais que c'est le cas de Saint-Jean et d'Halifax.

Nous devons continuer d'assister les nécessiteux, mais les secours devraient diminuer graduellement. Il y a plus de gens employés aujourd'hui au Canada qu'il n'y en avait il y a un ou deux ans, ou du moins il y a plus d'emplois disponibles maintenant qu'il n'y en avait au plus fort de la crise. Certes, chaque année, le nombre de ceux qui cherchent de l'ouvrage s'accroît à mesure que les gens des deux sexes grandissent; mais les occasions d'emploi sont aussi plus nombreuses. On reconnaît que, d'une façon générale, on a su bien parer à la situation dans les Provinces maritimes. Dans presque tout le Nouveau-Brunswick, lorsqu'une personne sans ressource peut obtenir de l'ouvrage et ne l'accepte pas, on la raye de la liste des assistés. J'estime que c'est ainsi que l'on doit agir, car, ainsi que l'a signalé l'honorable sénateur de Winnipeg (l'honorable M. Haig), les impôts s'accumulent et il faut faire une fin.

Ce qui me préoccupe, ce n'est pas tant la gêne que pourra causer la diminution graduelle des secours jusqu'à leur suppression complète, que l'accroissement du nombre de ceux qui ne voudront pas travailler par suite de la continuation de ces secours à d'autres que ceux qui en ont absolument besoin. Il y a beaucoup de gens qui préfèrent se fier aux autres qu'à eux-mêmes et qui pensent que le monde leur doit de les faire vivre. Nos ancêtres ont bâti leurs

foyers avec le bois qu'ils coupèrent eux-mêmes dans la forêt et on vécu des produits de leur culture ou de leur pêche. Personne ne les assistait. Or, ils ont édifié l'un des plus grands pays du monde en travaillant fort et en enseignant à leurs enfants à travailler comme eux et à devenir de bons et utiles citoyens. Si nous voulons, nous législateurs, que le Canada continue de se développer comme il l'a fait dans le passé, il va falloir que nous encouragions un peu mieux l'honnête labeur et un peu moins la charité publique.

En disant cela, je veux qu'il soit bien compris que je compatis sincèrement avec ceux qui, involontairement, se trouvent sans travail. Ceux-là, il faut qu'on les assiste jusqu'à ce qu'il y ait de l'emploi pour eux; mais je prétends que nous ne devrions pas plus longtemps encourager les gens qui pensent qu'ils peuvent s'abstenir de travailler et de gagner leur vie à la sueur de leur front.

L'honorable HENRY A. MULLINS: Honorables sénateurs, je n'avais point l'intention de prendre la parole sur cette question, jusqu'à ce que j'eusse entendu les remarques de l'honorable sénateur junior de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Moi qui viens d'un district rural du Manitoba, je peux très bien comprendre quelle est la situation de la villle de Winnipeg. Si j'étais le maître, j'affamerais quelques gens de cette ville pour les forcer à aller travailler la terre. Les agriculteurs réclament de la main-d'œuvre pendant que dans les villes il y a des milliers de gens à ne rien faire. J'ai reçu un grand nombre de plaintes de mes anciens commettants de Marquette qui sont en quête de main-d'œuvre et qui demandent de fermer les camps de secours.

Je crains fort que les frais d'assistance ne diminuent guère tant que les gens pourront venir ici émarger à la trésorerie. A l'heure actuelle, bien des gens aiment mieux flâner dans les villes que d'aller travailler à la campagne.

Je comprends la gravité de la situation mentionnée par notre honorable collègue de Winnipeg (l'honorable M. Haig). Des gens qui ont économisé toute leur vie et qui ont amassé un petit pécule pour leurs vieux jours se demandent combien de temps on pourra tenir au taux où sont rendus les impôts. Nous qui sommes allés à Winnipeg et dans d'autres parties de l'Ouest dans les premiers temps de la colonisation, n'avions pas de secours et je ne vois pas pourquoi l'on devrait assister quiconque refuse d'accepter de l'ouvrage quand on lui en offre.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

L'honorable M. BLACK.

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je demande à proposer dès maintenant la troisième lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée, le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL CONCERNANT L'ACCORD COMMERCIAL PROVISOIRE ENTRE LE CANADA ET L'ALLEMAGNE.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 2e lecture du bill n° 89, concernant un certain accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne.

—Honorables sénateurs, en discutant l'amendement à la Loi de la douane, j'avais fait allusion au projet dont nous sommes maintenant saisis et j'avais cité une déclaration du ministre du Commerce établissant un rapport entre les modifications de la Loi de la douane et ce projet-ci, qui se rapporte à l'accord commercial provisoire qu'il a négocié avec l'Allemagne. Je citerai maintenant la déclaration qu'il a faite lors de l'examen de ce bill en comité dans l'autre assemblée:

Je faciliterai probablement la délibération du projet de loi, en expliquant brièvement, je l'espère, son objet, en indiquant la raison de la conclusion de l'accord avec l'Allemagne, et peut-être incidemment, en rectifiant certaines idées erronées qui ont cours en certains milieux, semble-t-il.

La caractéristique essentielle du projet de loi, c'est que le Canada et l'Allemagne s'accordent mutuellement ce qu'on appelle en général le traitement de la nation la plus favorisée. Cela signifie que le Canada accorde à l'Allemagne un régime tarifaire aussi favorable qu'à n'importe quel autre pays étranger. Cela signifie aussi que l'Allemagne accorde au Canada un régime tarifaire aussi favorable qu'à tout autre pays, à quelques légères exceptions près, que nous mentionnerons ultérieurement. Je dois peut-être aussi signaler le fait qu'en concédant à l'Allemagne le traitement de la nation la plus favorisée nous prenons soin de soustraire à l'application du traité toute préférence concédée à la Grande-Bretagne ou à quelque dominion. L'Allemagne n'obtient pas ces avantages.

Un accord dit accord relatif aux paiements est joint à cette convention de commerce. Soit dit en passant, il n'est pas nécessaire que la Chambre le ratifie. *Le Bulletin des renseignements commerciaux* a publié les détails de l'accord, et celui-ci figurait parmi les documents déposés à la Chambre, la semaine dernière. Les éléments essentiels et importants de l'accord relatif aux paiements sont au nombre de deux. Le premier élément caractéristique, c'est que l'Allemagne consent et s'engage à fournir des devises, du numéraire dollars, pour l'achat des produits canadiens, dans la proportion des achats du Canada en Allemagne. Le second élément caractéristique, c'est que dans l'échange ci-dessus, c'est-à-dire le plein montant des ventes de produits allemands au Canada, l'Allemagne s'engage à fournir des devises, en de certaines pro-

portions déterminées pour l'achat de certaines denrées que nous tenons particulièrement à vendre à l'Allemagne, et pour lesquelles l'Allemagne constitue un marché spécial, et que je puis indiquer et indiquerai peut-être plus tard. Ces denrées représentent 63 p. 100 du change global que l'Allemagne fournira et qui doit égaler, ainsi que je l'ai déjà dit, la totalité de nos importations en provenance de ce pays.

Le blé y figure dans la proportion de 35 p. 100; c'est plus de la moitié de toutes les denrées désignées. Nous pensions alors que le blé était une denrée à l'égard de laquelle nous devions prendre des dispositions particulières. Depuis la signature de l'accord et depuis que nous avons entamé des négociations à Berlin, la situation au sujet du blé s'est si profondément et si favorablement modifiée qu'en ce moment du moins ces dispositions n'ont peut-être pas l'importance qu'elles semblaient avoir alors, mais elles pourront redevenir nécessaires.

Voici la liste complète:

Denrées	Pourcentage
Blé	35.0
Pommes fraîches	5.0
Pommes séchées	0.6
Fromage	0.2
Miel	0.2
Boyaux à saucisse:	
Boyaux de bœuf (dont pas plus du tiers doit être des "beef middles")	0.5
Boyaux de porc	0.25
Grains de semence	2.5
Saumon salé	1.25
Saumon congelé	0.25
Caviar de saumon	0.15
Anguille congelée	0.5
Saumon conservé	0.2
Farine de poisson	1.4
Huile de poisson	2.0
Peaux de renard noir et argenté, non apprêtées	1.5
Bois d'œuvre scié	2.0
Bois à piquets	0.2
Pâte de bois	1.0
Amiante	8.0
Pièces de machines agricoles	0.2
Accessoires de jeu de hockey sur glace (patins avec ou sans chaussures, bâtons, etc.)	0.2

Pendant que j'en suis à cette liste, je ferais peut-être bien d'expliquer ce que signifie la dernière colonne dans laquelle certains maximums sont indiqués. Nous avons, par exemple, vis-à-vis l'article "pommes fraîches" un maximum de $600,000. Cela veut dire que l'Allemagne s'engage à fournir des devises pour une valeur d'au moins $600,000 de pommes canadiennes, pourvu que le 5 p. 100 des ventes globales qu'elle nous fait atteigne $600,000. Supposons, par exemple, que la valeur totale de nos achats en Allemagne soit de 12 millions de dollars. Il faut qu'une valeur équivalente à 5 p. 100 de ces 12 millions serve à l'achat de pommes canadiennes. J'ai choisi ce chiffre parce que 5 p. 100 équivaut exactement à $600,000. Si ses ventes au Canada sont de 12 millions, elle doit faire dans ses échanges une part équivalente à $600,000 pour l'achat de pommes. Elle n'est pas tenue d'acheter pour plus de $600,000 parce que le maximum est fixé. Toutefois, elle n'a pas déclaré qu'elle ne dépasserait dans aucun cas le chiffre maximum pour l'une quelconque des denrées spécifiées, et rien ne l'empêche de le dépasser. Supposons que les importations canadiennes de marchandises allemandes se chiffrent à plus de 12 millions. Le 5 p. 100 spécifié dépasserait alors $600,000. Elle n'est pas tenue de fournir des devises pour plus de $600,000, mais l'excédent indiqué par l'augmentation des importations sera alors affecté à l'achat d'autres denrées.

Nous avons donc une proportion de 63 p. 100 appliquée à ces denrées particulières. Je crois que la liste en comporte vingt et une dont le choix est basé sur le fait que le Canada tient particulièrement à vendre à l'Allemagne ces produits pour lesquels elle présente un débouché spécial. Je pourrais nommer quelques-unes de ces denrées. Nous avons par exemple le saumon apprêté non-salé, l'anguille, le bois à piquets, les pommes séchées, la farine de poisson, et autres produits de ce genre. Puis nous désirions spécialement vendre à l'Allemagne quelques-uns de nos produits qu'elle ne désirait pas particulièrement acheter. Tout le monde sait que l'Allemagne désirerait se procurer des matières premières dont elle prétend avoir grand besoin. Voilà un des points que nous devions établir et l'une de nos raisons d'insister pour qu'elle s'engage à un échange convenable, non seulement pour les denrées qu'elle désire acheter comme les métaux et les minéraux, mais aussi pour les produits que nous tenons à vendre, y compris le blé et autres denrées.

Il me suffira peut-être de citer la déclaration du ministre. Si mes honorables collègues désirent se mettre mieux au courant de la situation, qu'ils se reportent au débat qui a eu lieu hier au sujet de ce bill dans l'autre assemblée.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables messieurs, tout le monde sait qu'il ne s'agit pas là d'une phase de la législation au sujet de laquelle nous songerions le moindrement à imposer notre volonté. C'est un traité de commerce, mais purement provisoire. On ne spécifie aucun détail. Le traité accorde aux deux parties des droits très généraux et très vagues. L'article VI est particulièrement amusant. Il y est dit ceci:

> Les Parties contractantes sont d'accord quant à leur intention de remplacer, aussitôt que possible, le présent accord provisoire par une convention générale de commerce et de navigation.

Il ne serait guère difficile de violer cet article. Je ne sais à quoi il vise.

Le très honorable M. GRAHAM: C'est un geste.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. Un autre article indique bien l'imprécision du traité tout entier. La lecture de l'article IV amusera peut-être mes honorables collègues. Il est ainsi conçu:

> Au cas où l'une ou l'autre des Parties contractantes interdirait ou restreindrait l'importation ou l'exportation de denrées, ladite Partie s'engage à tenir dûment compte des intérêts de l'autre Partie.

Le très honorable M. GRAHAM: Il devrait y avoir un article d'interprétation à l'égard du mot "dûment".

Le très honorable M. MEIGHEN: Et un autre au sujet de l'expression "tenir dûment compte". Voyons maintenant l'article III:

Le Gouvernement du Canada s'engage à tenir dûment compte des intérêts allemands en ce qui concerne l'importation de produits naturels ou fabriqués en provenance d'Allemagne.

Le gouvernement allemand s'engage à tenir dûment compte des intérêts canadiens en ce qui concerne l'importation de produits naturels ou fabriqués en provenance du Canada.

Je suppose que les tribunaux des deux parties contractantes ont dûment reconnu que l'expression "tenir dûment compte" ne signifie absolument rien.

Le très honorable M. GRAHAM: Il faut se rappeler qu'il est d'usage, pour les gouvernements de promettre de "tenir dûment compte".

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui. L'article II est ainsi rédigé:

Les dispositions de l'article premier ne s'appliqueront pas:

a) aux privilèges spéciaux qui sont ou qui par la suite pourraient être accordés par l'une ou l'autre des Parties contractantes aux Etats voisins en vue de favoriser le commerce frontalier dans les limites d'une zone n'excédant pas d'ordinaire quinze kilomètres de largeur, sur l'un ou l'autre côté de la frontière;

b) aux privilèges que l'une ou l'autre des Parties contractantes pourraient accorder à l'avenir à un Etat en vertu d'une union douanière avec cet Etat;

Autrement dit; s'il y a quelque avantage à retirer de ce traité—je n'en vois aucun jusqu'à présent—l'une ou l'autre des parties contractantes n'a qu'à conclure avec un autre Etat un traité établissant une union douanière.

En résumé, si c'est cette souris que la montagne a enfantée, je crains que les bénéfices commerciaux que M. Euler a voulu nous assurer par ce traité n'atteignent pas le chiffre de ses frais de voyage.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL POURVOYANT À LA RÉVISION DU SYSTÈME DE COMPTABILITÉ DES CHEMINS DE FER NATIONAUX DU CANADA

MESSAGE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, la Chambre des communes vient de nous transmettre le message suivant:

Qu'un message soit transmis au Sénat pour informer Leurs Honneurs que la Chambre a accepté leurs amendements au bill n° 12: "Loi pourvoyant à la révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer nationaux du Canada", mais en modifiant leur second amendement de la façon suivante: Retrancher dudit amendement les mots: "représentant une dette globale de $1,334,567,414 est révélée dans la dette nette du Canada et", et les remplacer par les mots "est comprise dans la dette nette du Canada, et révélée", pour les motifs suivants:

Ce second amendement, tel que rédigé, si on l'incorporait dans la loi, détruirait l'objet du bill parce qu'il remettrait dans le bilan le montant des déficits d'administration accumulés et couverts par des emprunts, et y ajouterait les sommes votées sous forme de contributions (qui ne sont pas et n'ont jamais été des emprunts), en vertu de la loi des taux de transport des marchandises dans les Provinces maritimes, 1927, et de la loi du National-Canadien et du Pacifique-Canadien, 1933, lesquelles sommes apparaissent aussi dans la dette nette du Canada.

Quand faudra-t-il mettre ce message en délibération?

L'honorable M. DANDURAND: Tout de suite.

Le très honorable M. MEIGHEN: A mon avis, il ne devrait pas être mis en discussion. Je n'aime pas qu'on nous adresse des absurdités comme celles que contient ce message. Il ne m'importerait guère que la Chambre des communes rejetât notre amendement, pourvu qu'elle nous donnât une raison valable. C'est nous faire affront que de nous dire que cela ferait figurer de nouveau au bilan une certaine somme que l'on amortit. Nous savons qu'il n'en est rien et les membres des Communes le savent eux aussi.

Je suis disposé à m'entendre avec le leader du Gouvernement sur cette question, bien que je ne doute nullement que notre attitude ait été justifiable. De fait, nous n'avons cessé de faire des concessions. Parce que nous insistons pour que le public soit mis au courant des faits, afin qu'il puisse se rendre compte que nous ne pourrons continuer indéfiniment de nous endetter, on nous taxe d'hostilité à l'égard des chemins de fer Nationaux du Canada. Il y a plusieurs années que j'entends ce reproche. On n'a cessé de me le lancer lorsque je dirigeait le parti conservateur. Bien que cela m'ait valu la perte d'au moins cinquantes sièges à la Chambre des communes, j'ai joué le principal rôle dans le drame qui a abouti à l'étatisation du réseau National; des gens qui me désignaient du doigt comme l'infâme auteur du projet, prétendent aujourd'hui que je suis hostile au réseau National. Jamais accusation ne fut plus absurde, j'allais dire plus cruelle. Cela commença en 1921. Un personnage surtout s'appliqua à répandre cette fable dans tout le dominion. C'est à ce même homme qu'est en majeure partie attribuable l'acroissement de cent millions de dollars qu'ac-

cusait la dette du réseau après neuf ans de folles dépenses. C'est lui qui était à la tête des gens qui ont causé cette débâcle.

L'honorable M. DANDURAND: Est-il membre du Parlement?

Le très honorable M. MEIGHEN: Non, il ne l'est pas. Pour tout dire, c'est de sir Henry Thornton que je veux parler. C'est lui qui répandit cette fable, influant ainsi sur le vote de presque tous les employés du réseau. Voici qu'on lance de nouveau l'accusation. Si quelqu'un cherche, même au moyen d'une simple note au bas d'une page, à faire savoir aux gens que ce réseau n'est pas exploité profitablement, qu'il s'endette avec une affreuse rapidité—s'il refuse, à vrai dire, de se joindre à d'autres pour cacher ces choses au public, on le considère comme hostile aux chemins de fer Nationaux du Canada. Voilà l'aspect politique de cette question. Un tel état d'esprit s'est manifesté même dans cette chambre, où il n'aurait assurément pas dû exister. Je ne comprends pas qu'on puisse me représenter comme hostile au réseau national. S'il y a au Canada quelqu'un dont la réputation eût profité de la réussite du réseau national, c'est bien moi, je pense; du moins, je ne crois pas qu'un autre eût pu en tirer plus d'avantage. Mais je n'ai pas eu cette bonne fortune. Je ne m'en plains pas. Mais je trouve mauvais qu'on me dénonce comme l'auteur de tout le mal, pour me reprocher aussitôt après d'être hostile à un organisme que j'ai créé; j'ai surtout à me plaindre d'être taxé d'hostilité du fait que je crois préférable pour le pays que nous ne cherchions pas à tromper le peuple à son propre détriment même lorsqu'il s'agit de prendre des dispositions opportunes à l'égard de notre comptabilité.

Cela dit, je vais accéder au désir du Gouvernement. Pour sa part, l'honorable leader nous a traités avec justice, bien que je regrette qu'il ait, lui aussi, contribué à la diffusion constante de la fable qui me représente comme hostile au réseau national. J'estime qu'il a fait de son mieux pour amener le Gouvernement à un compromis avec nous sur cette question, et c'est pour ce motif que je ne ferai aucune opposition. J'espère exprimer le sentiment de tous mes honorables collègues en disant que je n'insisterai pas pour que notre amendement soit adopté sous sa forme primitive.

L'honorable RAOUL DANDURAND: J'apprécie l'attitude que mon très honorable ami a prise à l'égard du bill que nous étudions en ce moment. Je crois que notre principale cause de désaccord est tout à fait étrangère au projet de loi. Ce qui le préoccupe, comme c'est le cas pour nous tous, c'est la question de savoir ce que nous pourrions faire, collectivement ou individuellement, pour améliorer la situation financière de notre réseau de chemin de fer. Malheureusement, nous n'avons pas, au point de vue législatif, fait grand'chose pour l'améliorer. J'ai dit hier ou avant-hier que nous nous sommes trouvés en face de deux politiques: celle qui a été approuvée en 1930, et celle qui l'a été en 1935. De quoi demain sera-t-il fait? Mon honorable ami de Montarville (l'honorable M. Beaubien) a laissé entendre que le peuple se prononcera. Eh bien, dans la solution d'un problème aussi important et complexe, nous ne pouvons avoir confiance qu'en ceux qui se sont efforcés dans le passé et qui s'efforcent encore aujourd'hui de trouver un remède; et ces gens, on les trouvera dans les deux chambres du Parlement. Jusqu'à présent je n'ai pas entendu parler d'une seule proposition d'ordre pratique venue du dehors qui ait trouvé un écho à la Chambre des communes ou au Sénat du Canada. Peu importe le genre de bilan que nous présentons, puisque pour les neuf dixièmes des gens du pays un bilan ne signifie rien. En réalité, c'est donc à nous que la responsabilité incombe.

Il faut espérer que lorsque la prospérité deviendra plus marquée dans le pays, et que l'Ouest, recouvrant son activité d'autrefois, fournira plus de trafic à nos chemins de fer, la situation s'améliorera. Il y a évidemment plusieurs obstacles à surmonter. La concurrence se manifeste sous diverses formes nouvelles. Je n'ai aucune proposition à formuler quant aux moyens de mettre les chemins de fer en meilleure posture. C'est aux experts des deux grands réseaux d'essayer de s'entendre afin de trouver une solution; les dirigeants auront alors le devoir d'accepter la responsabilité d'en saisir le Parlement.

J'avoue que je ne m'y connais pas en fait d'exploitation ferroviaire, et que je n'ai pas trouvé jusqu'ici la vraie solution. Mon opinion à l'égard de la solution idéale n'a guère varié depuis 1925. A cette époque notre comité entendit les témoignages d'exploitants de chemins de fer et de grands financiers. Mon très honorable ami dirigeait le gouvernement ou, en tout cas il jouait alors un rôle important dans l'autre Chambre, mais on ne montra là-bas guère d'optimisme à l'égard de la proposition que le Sénat soumit dans une résolution adoptée à l'unanimité. Je ne sais de quelle utilité serait cette proposition, si on la remettait aujourd'hui à l'étude. Apparemment, le peuple canadien veut que le réseau national demeure une entreprise distincte. Cela semble indubitable. Changera-t-il d'idée? S'il le fait, jusqu'à quel point sera-ce, et dans quelle mesure le pays en bénéficiera-t-il? Ce

problème est tellement difficile que j'hésite, pour l'instant, à me prononcer.

Je ne puis terminer sans remercier le très honorable sénateur d'avoir accepté le compromis qu'a proposé hier à cette Chambre mon très honorable ami d'Eganville (le très honorable M. Graham). J'estime que cet amendement satisfera ceux qui désirent mettre le bilan du réseau national en corrélation avec les comptes publics du Canada, où figure un relevé de ce que le pays a fait, non seulement pour les Chemins de fer Nationaux, mais aussi pour le Pacifique-Canadien et les autres chemins de fer qui ont reçu des subventions du gouvernement fédéral. Nous savons tous que la somme indiquée est énorme. Cela pourra servir de leçon à d'autres jeunes pays comme le nôtre, et les amener à examiner sérieusement toute situation semblable qui pourrait se produire chez eux. Nous savons que les chemins de fer des autres dominions n'ont pas toujours été bien prospères. Tous les pays ont eu à porter un fardeau de même nature. Même en France, où 40 millions d'habitants occupent un faible territoire que des chemins de fer sillonnent en tous sens, on a chaque année de formidables déficits. Je ne sais quelle est la situation dans les autres pays, mais je suis au courant de celle qui existe dans celui-là. Espérons que des jours meilleurs vont venir pour le Canada et que nous pourrons nous libérer du fardeau qui pèse actuellement sur nous.

Je propose, appuyé par le très honorable M. Graham, que le Sénat adopte le rapport que la Chambre des communes a soumis sur ce bill.

L'honorable C. C. BALLANTYNE: Honorables sénateurs, j'aurai quelques mots à dire avant la mise aux voix de cette motion. Bien que j'appuie évidemment mon chef quant à la décision qu'il a prise, c'est assurément à regret que je le fais, car je crois qu'il en résultera une fausse impression parmi les contribuables et le peuple du Canada en général. On peut s'attendre que, dans deux ans et peut-être plus tôt d'ardents partisans du Gouvernement se présentent, deux bilans à la main, devant les électeurs du pays. Ils diront: "A notre arrivée au pouvoir, voici dans quelle situation se trouvaient les chemins de fer Nationaux du Canada, par suite de la mauvaise administration du parti conservateur."

L'honorable M. DANDURAND: Je proteste de toutes mes forces; nul homme sensé n'ira dire pareille chose en se basant sur ces faits.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien!

L'honorable M. DANDURAND: Je proteste énergiquement, car chaque année on publiera un état des opérations du chemin de fer, et le meilleur signe de progrès sera l'amélioration des recettes et des dépenses.

L'honorable M. BALLANTYNE: Soit, je vais m'exprimer d'une autre façon, qui, je l'espère, sera plus agréable à mon honorable ami. Ceux qui verront le bilan en tireront de fausses conclusions. Bien peu de gens iront examiner les comptes publics afin de constater ce qu'est en réalité le passif du réseau. Ceux qui siègent de ce côté-ci de la Chambre n'ont d'autre but, ainsi que l'honorable sénateur de Montarville (l'honorable M. Beaubien) l'a dit si éloquemment hier, que de faire connaître au peuple canadien la somme que l'on amortit. Ce n'est que juste et opportun, je crois.

Mais laissons de côté le bilan pour l'instant. L'honorable leader de la Chambre déclare que pour sa part—et j'imagine qu'il parle au nom du Gouvernement—il ne connaît aucun moyen de résoudre le problème ferroviaire au Canada.

L'honorable M. DANDURAND: Sauf le relèvement économique.

L'honorable M. BALLANTYNE: Assurément. Nous habitons la même ville, mon honorable ami et moi; nous conversons, lui et moi, avec les mêmes gens. Il leur arrive fréquemment de dire: "Combien de temps allons-nous pouvoir supporter cet écrasant fardeau financier?" La réponse que leur fait mon honorable ami est sans doute celle que j'ai faite moi-même maintes fois: "Il est impossible, ou du moins très difficile, à un gouvernement de parti d'accomplir quoi que ce soit". Alors on réplique "Eh bien, quand aurons-nous un gouvernement national qui s'efforcera réellement de résoudre ce problème?"

Il n'y a que deux solutions: l'administration commune, ou la fusion. J'avais espéré que l'on ferait quelque chose en ce sens, car au cours des allocutions qu'il a irradiées pendant la dernière campagne électorale, le premier ministre a dit: "On a beaucoup parlé dans notre pays de la création d'un gouvernement national. Si l'on m'accorde la majorité que je désire, étant donné que toutes les provinces ont des gouvernements libéraux, je suis convaincu que nous aurons, à tous égards, un gouvernement national." Le Gouvernement a obtenu une majorité dépassant de beaucoup, je crois, celle que, dans son optimisme, le premier ministre s'attendait d'avoir. Donc, à son dire, nous avons un gouvernement national et j'espère que dans un avenir rapproché, au lieu de modifier simplement la forme du bilan, il s'attaquera à ce problème. Ce n'est pas une question dont le règlement doit être laissé aux têtes dirigeantes des deux compagnies de chemin de fer. C'est une question nationale. C'est

au Gouvernement à la régler. C'est au Gouvernement à mander les chefs de ces deux compagnies et à leur dire: "Nous ne pouvons pas continuer à administrer les affaires du pays avec une aussi formidable dette." Et si l'on exposait au peuple canadien la véritable situation financière du pays et de nos chemins de fer, je suis certain qu'il ferait tout son possible pour aider ce Gouvernement ou toute autre administration à résoudre ce problème qui, comme je l'ai dit, ne peut être réglé que par la fusion ou par l'unité de direction.

L'honorable A. C. HARDY: Me permettra-t-on de dire quelques mots pour donner au débat un tout autre ton? Je tiens à exprimer la reconnaissance des membres de cette Chambre—et je sais que je puis parler au nom des honorables sénateurs à quelque parti qu'ils appartiennent—pour la patience et la tolérance dont ont fait preuve nos deux chefs dans la discussion de cette question très épineuse. Je crois que jamais débat d'une telle envergure n'a eu lieu jusqu'ici dans cette Chambre. En mon nom personnel et je puis le faire aussi j'en suis sûr au nom de tous les honorables membres de cette Chambre, j'exprime ma plus profonde reconnaissance aux deux honorables leaders du Gouvernement et de l'opposition pour l'équité et la tolérance dont ils ont fait preuve en la circonstance.

L'honorable C.-P. BEAUBIEN: Honorables sénateurs, je regrette que le très honorable chef de l'opposition (le très honorable M. Meighen) ait jugé à propos de retirer son appui à l'amendement que j'ai proposé. Je comprends les raisons de sa décision et je les accepte. Pour que le pays soit administré d'une façon efficace, il faut que les deux Chambres du Parlement soient prêtes à faire des concessions, qu'elles travaillent de concert. J'approuve donc pleinement la décision de mon très honorable chef.

Je tiens aussi à signaler que les remarques que vient de faire l'honorable leader du Sénat (l'honorable M. Dandurand) font ressortir la valeur de mon amendement. Il a dit que presque personne ne pouvait comprendre le bilan. Dans ce cas, la note en bas de page que j'ai proposée n'aurait-elle pas été plus utile que si tout le monde comprenait le bilan? Cette note était simple et claire. J'ai signalé que $1,334,000,000 avaient été fournis par le Canada au National-Canadien et qu'on n'en tient plus compte. La note aurait rappelé à notre population les énormes sacrifices que le Canada a faits pour ce réseau.

Mon honorable ami a dit aussi qu'on ne devrait pas demander au peuple de proposer une solution au problème ferroviaire.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit qu'il ne pouvait pas le faire.

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est la vérité. Mais c'est aussi la vérité pour tous les grands problèmes que le pays doit régler. Le Gouvernement, par exemple s'attend-il à ce que le peuple lui soumette une solution au problème du chômage ou doit-il s'occuper d'en trouver une? Ce qu'il faut dans le cas actuel, comme le sait certainement mon honorable ami c'est que le peuple insiste pour que le problème ferroviaire soit réglé par le Gouvernement. C'est essentiel, si mon honorable ami me le permet de le dire, afin que le Gouvernement puisse remplir son devoir envers le pays car si l'opinion publique ne réclame pas à grands cris que l'on fasse quelque chose, le Gouvernement ne prendra pas les mesures nécessaires. Je considère qu'il nous faut faire de la propagande dans tout le pays afin d'avoir derrière le Gouvernement une opinion publique assez forte pour l'autoriser à soulager la nation du fardeau ferroviaire qui pèse sur elle.

L'honorable M. MURDOCK: Puis-je poser une question? Que devient dans tout cela la formule: "Collaboration toujours, fusion jamais"?

L'honorable M. BEAUBIEN: C'est une question tout à fait différente. Je ne propose pas une méthode spéciale pour régler le problème, mais je dis que le devoir du Gouvernement est de trouver le moyen d'en sortir.

L'honorable M. MURDOCK: C'est ce que fait le Gouvernement avec ce bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: Grâce à la comptabilité.

L'honorable M. BEAUBIEN: Voilà une preuve de la façon dont mon honorable ami a compris ce bill. Il dit que le Gouvernement a trouvé une solution! Je prétends qu'il est la première victime de ce projet de loi. Il considère que le pays s'est débarrassé de $1,334,000,000 de dettes. Nous avons devant nous un surprenant exemple de ce que nous avons prédit devoir arriver. Je ne félicite pas l'honorable sénateur de Parkdale (l'hon. M. Murdock) d'être le premier à le démontrer.

L'honorable M. MURDOCK: Ne vous inquiétez pas de lui.

L'honorable M. BEAUBIEN: Je ne m'attends pas que le peuple présente au Gouvernement une solution immédiate de notre problème ferroviaire, mais je prétends que le devoir des membres de ce Parlement est de signaler constamment à la population le fait que si notre problème ferroviaire n'est pas résolu, nous serons acculés à la faillite. Si

nous le faisons, les gens en viendront un moment donné à la conclusion que le problème doit être réglé. On exigera alors du Gouvernement qu'il fasse son devoir ou en supporte les conséquences.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, je tiens à dire tout d'abord que je n'ai jamais pensé et jamais déclaré, à ma connaissance, que le très honorable chef de l'opposition était un adversaire du réseau des chemins de fer Nationaux. En réalité, je pense tout le contraire.

Que comporte ce bill? A mon humble avis, d'après le peu d'expérience que j'ai dans les questions de chemin de fer, il vise tout simplement à donner au National-Canadien, en tant que réseau de chemin de fer étatisé, l'opportunité d'accuser des résultats d'exploitation raisonnables en n'exigeant pas qu'il soit handicapé plus longtemps par un bilan injuste. Les honorables sénateurs savent que des millions et des millions de dollars qui ont été inclus dans le passé dans le bilan du National-Canadien sont, en partie, un héritage de l'époque antérieure à la Confédération: 15 millions de dollars en 1848, 1854 et 1855 et des dizaines de millions de dollars accordés en subventions ou comme aide aux chemins de fer avant que personne eut jamais songé au réseau du National-Canadien.

Mon honorable ami d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) a laissé entendre il y a un instant, si je l'ai bien compris, qu'il s'attendait à voir, aux prochaines élections générales, des gens éminents montrer à leurs auditeurs deux bilans, celui que nous avons autorisé le National-Canadien à adopter et l'autre constitué par un extrait du rapport de l'Auditeur général mentionnant ce montant de $1,334,000,000 qui a été jusqu'ici, bien injustement il me semble, une entrave pour les chemins de fer Nationaux. Je considère que mon honorable ami d'Alma a parfaitement raison. Il y a des gens qui le feront mais ce seront des gens qui, d'après moi, essaieront de noircir la réputation des chemins de fer Nationaux et de les discréditer comme il y en a eu dans le passé. Ce sont ceux-là qui se présenteront en brandissant deux bilans. Si nous avons réellement l'intention de traiter les chemins de fer Nationaux d'une façon équitable, n'est-il pas logique de supposer qu'avec une reprise raisonnable des affaires, qui a déjà commencé à se faire sentir, les résultats définitifs de l'exploitation du National-Canadien accuseront une amélioration et que nous pourrons placer le réseau sur un pied d'égalité avec d'autres chemins de fer de ce pays—voire même d'autres pays?

L'honorable M. BEAUBIEN.

L'honorable M. BALLANTYNE: Mon honorable ami ne pense-t-il pas que dans un an, le bilan des chemins de fer Nationaux sera bien meilleur que le dernier?

L'honorable M. MURDOCK: Certainement. De plus, je considère que le bilan aurait eu une bien meilleure apparence depuis nombre d'années parce qu'il aurait accusé un bénéfice d'exploitation raisonnable. Si les résultats réels d'exploitation avaient été inclus, le bilan aurait eu....

Le très honorable M. MEIGHEN: Il n'a rien à voir avec les résultats d'exploitation.

L'honorable M. MURDOCK:.... une bien meilleure apparence qu'il n'en a eue jusqu'ici.

Le très honorable M. MEIGHEN: Il ne pourrait pas accuser la moindre différence dans les résultats d'exploitation parce que le nouvel arrangement oblige les chemins de fer Nationaux à payer l'intérêt sur ses obligations en circulation et que l'ancien stipulait la même chose. Les résultats nets sont les résultats d'exploitation moins l'intérêt dû au public. C'est ce qui a causé dans le passé le déficit de 50 millions de dollars et si, depuis dix ans, nous avions eu ce bilan, le résultat aurait été absolument le même.

L'honorable M. MURDOCK: Il aurait eu meilleure apparence, je crois, au point de vue de l'exploitation. Chacun a le droit d'avoir son opinion.

Je veux dire quelques mots de la proposition qu'a faite à deux reprises l'honorable sénateur d'Alma. Il a donné si je l'ai bien compris deux exemples de la façon dont cette situation ferroviaire pouvait être améliorée. Il a indiqué qu'il y avait une ou deux méthodes de présenter un tableau de plus en plus beau au contribuable canadien. Je me demande—et c'est de l'égoïsme—si l'honorable sénateur a tenu compte du résultat qu'aurait l'application de sa bienfaisante proposition sur l'exploitation de nos chemins de fer et—je ne pense pas exagérer—sur des milliers de cheminots canadiens et leurs familles. Je me demande s'il s'est rendu compte de la répercussion qu'aurait sa proposition sur des milliers de colons établis le long d'embranchements de chemin de fer dans des régions éloignées et qui, en cas de fusion des deux compagnies sous une seule direction, n'auraient probablement plus de service de trains. Je ne pense pas que ceux qui ont essayé par tous les moyens de ruiner les chemins de fer Nationaux aient tenu compte de certains de ces facteurs. Il me semble que mon honorable ami d'Alma aurait dû, dans sa proposition, dire ce qu'on allait faire de peut-être deux tiers du personnel

actuel d'exploitation des chemins de fer Nationaux qui sont des citoyens canadiens et qui ont certainement droit à quelque considération.

Quelques honorables SÉNATEURS: Au vote!

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable M. Dandurand propose, appuyé par le très honorable M. Graham:—

Qu'un message soit transmis à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat approuve l'amendement apporté par les Communes au deuxième amendement fait par le Sénat au projet de loi (Bill n° 12) intitulé: "Loi pourvoyant à la revision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada."

Le très honorable M. MEIGHEN: Ne devrait-on pas dire "ne maintient pas"?

L'honorable M. DANDURAND: Je propose que le greffier soit chargé de voir à ce que le message soit rédigé dans la forme voulue.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je n'aime pas l'expression "approuve". Je n'approuve pas du tout. Je consens simplement à ne pas maintenir.

L'honorable M. DANDURAND: Un amendement nous est soumis et nous devons l'accepter.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je crois qu'on devrait dire que le Sénat ne maintient pas la forme de son amendement mais accepte celui qui a été présenté à sa place par les Communes.

L'honorable M. DANDURAND: Je ne m'y oppose pas. Il n'en est pas moins vrai que l'expression consacrée est "approuve".

L'honorable M. BEAUBIEN: Pas l'expression.

Le très honorable M. MEIGHEN: Son résultat est d'approuver.

L'honorable M. BEAUBIEN: Oui, son résultat doit être d'approuver.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable M. Dandurand propose appuyé par le très honorable M. Graham:—

Qu'un message soit transmis à la Chambre des communes pour l'informer que le Sénat ne maintient pas la forme de son deuxième amendement, et qu'il agrée la modification que la Chambre des communes y a apportée, sans amendement.

La motion est adoptée.

BILL DES ALIMENTS DU BÉTAIL

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. DONNELLY présente le rapport du comité permanent de l'agriculture et des forêts sur le projet de loi (bill n° 64) intitulé: "Loi pour surveiller et réglementer les aliments du bétail", et propose qu'il soit adopté.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne m'oppose pas au bill mais je ne vois pas de quel droit nous pouvons l'adopter. Cette mesure n'a pas trait à l'agriculture mais au commerce. Il est aussi inadmissible au point de vue constitutionnel et peut-être plus encore que la loi sur l'organisation du marché des produits naturels qui a été déclarée inconstitutionnelle il y a quelques mois et dont j'avais contesté la constitutionnalité.

L'honorable M. DANDURAND: Se rapporte-t-il à l'agriculture?

Le très honorable M. MEIGHEN: Si l'on peut dire qu'il s'agit d'une mesure agricole parce que les grains en question sont surtout utilisés dans les fermes, on peut aussi dire dans ce cas qu'un bill pour réglementer l'achat et la vente d'instruments aratoires est une mesure agricole parce que ces instruments sont employés exclusivement à la campagne. Le bill n'est nullement une mesure agricole; mais passons.

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.

BILL DES SEMENCES

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable M. DONNELLY présente le rapport du comité permanent de l'agriculture et des forêts sur le projet de loi (bill n° 65) intitulé: "Loi concernant l'essai, l'inspection et la vente des semences", et propose qu'il soit adopté.

Le très honorable M. MEIGHEN: Les remarques que j'ai faites à propos du bill précédent s'appliquent aussi à celui-ci.

L'honorable M. LITTLE: Le très honorable sénateur voulait parler de ce bill. L'autre avait trait aux aliments du bétail.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je parlais des aliments du bétail.

L'honorable M. SINCLAIR: Le très honorable sénateur n'a pas parlé des avantages du bill.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oh! non.

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois puis adopté.

COMITÉ DE LA BANQUE ET DU COMMERCE

L'honorable M. DANDURAND: Je désire informer les membres de la Chambre que le comité de la banque et du commerce se réunira à 8.30 heures ce soir.

Le Sénat s'ajourne jusqu'à demain à onze heures du matin.

SÉNAT

SAMEDI 10 avril 1937.

Le Sénat se réunit à onze heures du matin, Son Honneur le Président étant au fauteuil.

Prière et affaires courantes.

BILL DE L'IMMIGRATION

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le projet de loi (bill nº 102) intitulé: loi modifiant la loi de l'immigration.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND: Le présent bill ne renferme rien qui soit de nature à augmenter de quelque manière l'immigration au Canada. Les modifications ont pour but de rendre l'application de la loi plus efficace. Plus des deux tiers des amendements prévus dans le présent bill se rapportent à des changements nécessités par la fusion du ministère avec le ministère des Mines et ressources. Comme les honorables sénateurs le savent, il existait auparavant un ministère de l'Immigration possédant ses propres fonctionnaires, tels que le sous-ministre et le sous-ministre adjoint. Ces postes ont disparu en vertu de la réorganisation.

Sous le régime de la loi de l'Immigration, certains devoirs spécifiques étaient imposés aux fonctionnaires que je viens de mentionner et il est nécessaire de modifier certains articles de la loi afin de les rendre conformes à la réorganisation.

Il y a aussi d'autres modifications qu'on peut facilement expliquer. L'une d'entre elles se rapporte à la question du domicile. Un Canadien qui s'absente du Canada pour plus de six ans perd son domicile au Canada. C'est un ennui, particulièrement en ce qui concerne les missionnaires à l'étranger et les représentants des grandes maisons commerciales qui ont des succursales en dehors du Canada.

D'autres changements ont trait à l'examen plus sévère des immigrants qui nous arrivent de la Grande-Bretagne ou de pays européens relativement à une maladie connue sous le nom de trachome.

Nous relevons une autre disposition qui pourvoit au remboursement des dépôts faits par des compagnies de navigation, quand un membre de leur équipage déserte dans un port, tel que Vancouver ou Montréal. La loi ne renferme actuellement aucune disposition pour le remboursement du dépôt de $300 exigé de ces compagnies. Dans bien des cas, un déserteur peut s'évader d'un navire et s'engager à bord d'un autre au bout de deux semaines, mais il n'existait aucune autorité qui permette de rembourser l'argent que la compagnie doit déposer au ministère.

J'ai parcouru le bill en entier, et je n'ai même pas eu besoin de lire les notes explicatives. Chaque article s'explique par lui-même.

Après cette explication, honorables sénateurs, je propose, avec la permission de la Chambre, que le bill soit lu pour la deuxième fois.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: C'est un bill assez long. Apparemment, il a pour but principal d'apporter à la loi de l'Immigration les modifications que nécessite la fusion de l'ancien ministère de l'Immigration avec le ministère des Mines et ressources. C'est ce que disent les notes explicatives, mais il n'en est pas ainsi. Si les honorables sénateurs veulent bien consulter le paragraphe 3 du nouvel article 43, ils constateront qu'il est entièrement nouveau, tout comme le paragraphe 9 de l'article 53. A ces deux égards, les notes explicatives sont trompeuses. Néanmoins, je ne trouve rien de bien important ni de répréhensible dans l'une ou l'autre de ces additions. Je consens à la deuxième lecture du projet de loi.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit que les changements dont j'ai parlé étaient les plus importants.

Le très honorable M. MEIGHEN: Oui.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose maintenant la troisième lecture du bill.

(La motion est adoptée; le bill est lu pour la 3e fois et adopté.)

LE COURONNEMENT

ADRESSE À SA MAJESTÉ LE ROI GEORGE VI

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la résolution suivante:

Il est résolu de présenter à Sa Majesté le Roi, à l'occasion de Son couronnement, une humble adresse dans les termes suivants:

A Sa Très Excellente Majesté le Roi,
Très Gracieux Souverain,

Nous, les membres du Sénat du Canada, réunis en Parlement, désirons, à l'occasion du couronnement de Votre Majesté, renouveler respectueusement l'assurance de notre loyauté et de notre appui indissolubles, et présenter nos vœux les plus chers pour le règne de Votre Majesté.

Depuis Votre avènement, nous n'avons pas manqué de reconnaître, dans les paroles que Votre Majesté a prononcées en public, l'affirmation des principes d'après lesquels les prérogatives et les pouvoirs administratifs dévolus à Votre personne ne sont exercés qu'en conformité de la loi et de la coutume sanctionnées par l'assentiment général. La justice, la franchise civile et la liberté bien ordonnée, ainsi garanties, constituent un héritage extrêmement précieux. Ces principes vénérables qui pénètrent les rapports réciproques de Vos peuples et de leurs pays natals, ont servi à créer une communauté d'Etats libres, responsables de leurs propres destinées, mais déterminés à conserver leur commun patrimoine comme l'un des trésors de l'humanité. La forme et le caractère solennels du couronnement de Votre Majesté, symbolisant des usages anciens et nouveaux, susciteront, à notre avis, un sens plus vif de l'importance et de la valeur de la Couronne, ce qui resserrera les liens de confiance et d'affection mutuelles entre le Souverain et Ses peuples.

Nous désirons aussi exprimer à Sa Majesté la Reine Elisabeth nos sentiments de loyauté et d'attachement. Nous nous réjouissons de ce que les lourdes responsabilités du Trône sont partagées par celle qui a déjà conquis l'affection de Vos peuples et dont l'exemple favorise l'épanouissement de ces vertus simples et douces qui embellissent le caractère et enrichissent la vie familiale. Cette association, tout en assurant Votre propre bonheur, dotera Votre Majesté d'un ferme appui dans l'accomplissement de Ses fonctions publiques.

Par ces temps agités et incertains, le Trône est demeuré solidement établi sur la volonté du peuple. La Couronne, incarnant l'unité et la libre association des nations de la Communauté britannique, continue de personnifier les principes de gouvernement qu'elles tiennent pour les plus sacrés, ainsi que leur attachement général à l'idéal de liberté et de paix. Nous prions Dieu que, par Sa grâce et sous Sa conduite, les bases du gouvernement constitutionnel demeurent inébranlables et que Votre Majesté reçoive la force et la sagesse voulues pour l'exécution de Sa tâche éminente et ardue.

—Je n'ai rien à ajouter à cette adresse qui exprime toute la pensée et tous les sentiments de ce Parlement qui représente la population du Canada. Je crois qu'elle est une manifestation sincère de nos sentiments de fidélité envers le trône et les institutions qui nous régissent.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, l'adresse que nous demandons au Sénat d'adopter vient à son heure et elle ne saurait être mieux appropriée à l'occasion du couronnement d'un monarque de cet Empire. A mon humble avis, elle ne saurait contenir rien de plus et son texte est digne et impressionnant. Les citoyens du Canada n'ont certainement pas manqué de remarquer le sens de la responsabilité, le désir de servir et la conception véritable de majesté dont notre nouveau roi a fait preuve depuis qu'il est monté sur le trône. La persévérance dans cette attitude et dans cette preuve de caractère contribuera grandement, à l'instar de la conduite de son père, non seulement à raffermir le trône pour le bien-être des populations, mais aussi à stabiliser l'Empire lui-même. C'est donc pour moi un grand honneur que d'avoir l'occasion d'appuyer la motion.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateur, vous plaît-il d'adopter la présente résolution?

L'honorable M. COTÉ: Avant d'approuver de tout cœur cette résolution, puis-je demander à l'honorable leader du Gouvernement si elle sera exécutée dans les deux langues?

L'honorable M. DANDURAND: On l'a déjà distribuée en français.

L'honorable M. COTÉ: Mais elle sera exécutée dans les deux langues?

L'honorable M. DANDURAND: Oui.

L'honorable M. COTÉ: Merci.

(La résolution est adoptée.)

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je propose, appuyé par le très honorable M. Meighen:

Qu'il soit résolu que Son Honneur le Président signe ladite adresse à Sa Très Excellente Majesté le Roi au nom du Sénat.

(La motion est adoptée.)

L'honorable M. DUFF: Je propose, honorables sénateurs, que nous nous levions et que nous chantions le premier couplet de l'hymne national.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

(Les honorables sénateurs se lèvent et chantent l'hymne national.)

AFFAIRES NAVALES

L'ordre du jour appelle:

Reprise du débat ajourné de nouveau sur l'interpellation de l'honorable sénateur Ballantyne:

Qu'il appellera l'attention du Sénat sur l'entraînement des élèves de marine et la fermeture

du collège naval ainsi que la vente du vaisseau-école *Aurora*.—(L'honorable sénateur Black.)

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, je crois que nous ferions tout aussi bien de rayer ce numéro de l'ordre du jour. Je suis convaincu qu'il s'améliorera en vieillissant et que la discussion dont il fera l'objet au cours de la prochaine session sera plus pertinente et plus instructive. Je dis cela, parce que nous touchons au terme de la session. Le comité de la banque et du commerce doit siéger dès que nous lèverons la séance, et le temps que nous avons à notre disposition est si court qu'il ne vaudrait même pas la peine d'essayer de terminer le débat.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais proposé de remettre la discussion à cet après-midi, parce que je voulais exprimer à l'honorable sénateur d'Alma (l'honorable M. Ballantyne) et à ceux qui ont partagé son opinion au cours du débat, mes vues et peut-être en partie celles du Gouvernement sur cette question.

La situation s'éclaircit quelque peu en Europe et j'espère que notre pays sera sain et sauf au cours des prochains mois. Plus tard, je serai plus en mesure d'exprimer les vues que j'avais l'intention de présenter à cette Chambre. Nous allons ajourner le débat à lundi.

Quelques honorables SÉNATEURS: Rayé!

(La séance, suspendue à une heure, est reprise à quatre heures.)

Reprise de la séance

BILL SUR LES COALITIONS

RAPPORT DU COMITÉ

L'honorable F. B. BLACK présente le rapport du comité permanent de la banque et du commerce sur le projet de loi (bill nº 41) intitulé: loi modifiant et codifiant la loi des enquêtes sur les coalitions et la loi modificatrice.

—Honorables sénateurs, le comité a étudié le présent bill et en fait rapport avec plusieurs modifications. Je ne lirai pas le rapport, car il comprend environ huit pages.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Honorables sénateurs, vous plaît-il d'approuver les amendements apportés au présent bill?

L'honorable RAOUL DANDURAND: Honorables sénateurs, le bill fut déféré au comité de la banque et du commerce où il fut l'objet de beaucoup de critiques à plusieurs points de vue. Nous n'avons pas tardé à nous rendre compte qu'à moins de siéger pendant une couple de semaines pour examiner et analyser chaque principe renfermé dans le bill, ainsi que dans la loi de 1935 sur laquelle il est basé, nous ne pourrions en arriver à une conclusion qui soit de nature à donner satisfaction aux membres du comité. Vu ces faits, j'ai émis l'idée de modifier le moins possible la loi de 1935 et de nous concentrer exclusivement sur deux aspects du bill tel qu'il nous est parvenu de la Chambre des communes. Le premier aspect se rapportait au transfert de l'administration de cette loi du président du Conseil privé et de la Commission du tarif ainsi appelée, au ministère du Travail et à un commissaire qui sera nommé. Il y avait aussi d'autres amendements qui en découlaient. Le second aspect avait trait à la modification de l'article qui traite de l'admissibilité dans toute procédure criminelle qui peut découler d'une enquête, de la preuve, non littérale mais orale, dont le commissaire avait été saisi. Je croyais qu'en restreignant ainsi la portée du bill, nous pourrions en arriver à une conclusion qui serait plus satisfaisante non seulement pour le ministre qui était chargé du bill, mais aussi pour cette Chambre.

Mais quand nous en sommes arrivés à la question du transfert de l'administration de la loi au ministère du Travail, on proposa de limiter les pouvoirs du commissaire à la conduite d'une enquête préliminaire et de ne pas lui permettre d'entendre des témoins sous serment ni de contraindre la production de documents. Sachant que le comité voulait se départir en faveur d'un juge du pouvoir de décider, après une enquête préliminaire, si la preuve était suffisante pour justifier une enquête complète, le ministre a proposé—bien qu'il craignait que cela le priverait de sa responsabilité comme ministre du Travail en pareils cas—d'attribuer au Procureur général du Canada ou au ministre de la Justice l'autorité de prendre une telle décision. La majorité du comité n'a pas accepté cette proposition, et on proposa un amendement qui fut adopté et inclus dans le rapport que nous avons à l'étude. Cet amendement stipule que si le commissaire désire, après une enquête préliminaire, poursuivre son enquête plus avant, il doit en demander la permission au président de la Cour de l'échiquier ou au président de la Commission fédérale du commerce et de l'industrie, s'il est un avocat de dix ans d'expérience. Le comité apporta aussi un amendement à l'effet que seule la preuve orale reçue lors d'une enquête pouvait être utilisée dans toute procédure subséquente découlant de ladite enquête.

J'avais pensé que peut-être le ministre accepterait le bill tel qu'il a été modifié par le comité de la banque et du commerce, mais après avoir examiné les amendements qui furent préparés à la suite de la décision du comité—les amendements n'avaient pas été

rédigés quand le comité vota sur le principe—il en est venu à la conclusion qu'il lui était impossible d'accepter le projet de loi avec ces modifications. Il est d'avis que le bill dans sa forme modifiée viole un principe essentiel de l'application de la loi, et qu'en réalité c'est lâcher la proie pour l'ombre. En conséquence, il m'a autorisé de déclarer qu'il n'appuierait pas le bill dans sa forme actuelle, si cette Chambre l'adoptait et le transmettait à la Chambre des communes; qu'il préférerait étudier la situation d'ici à la prochaine session et déterminer, après avoir consulté ses collègues du Parlement, quel genre de mesure il pourrait bien présenter l'an prochain. Par conséquent, je ne puis proposer l'adoption des amendements.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, la déclaration que vient de faire l'honorable leader du Gouvernement a causé une très grande surprise aux honorables membres de cette Chambre. Je dis cela parce que, comme tous les honorables membres du comité le savent, le ministre a accepté certains amendements qui étaient contenus dans la résolution présentée au comité. Le leader du Gouvernement a déclaré que le ministre acceptait les amendements apportés en ce sens.

L'honorable M. DANDURAND: La mise aux voix a eu lieu quand il était présent au comité ce matin, et il n'a pas approuvé l'amendement qui fut adopté. Nous avons demandé à notre conseiller juridique et au représentant du ministère de la Justice de rédiger les amendements d'après le principe sur lequel nous avions voté au comité. Le ministre n'a pas eu l'occasion d'être au courant du texte de ces amendements, et il m'a simplement informé qu'il les accepterait peut-être et se rendrait compte de leur efficacité une fois devenus opérants sous le régime de la loi. Mais après avoir étudié les modifications et la situation, il a décidé que le transfert de la responsabilité ministérielle en ce qui concerne l'application de la loi à une autorité judiciaire constituerait un principe dangereux à accepter.

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne faisais que relater ce qui est arrivé. La motion autorisant des amendements d'un certain effet fut adoptée, et le leader du Gouvernement fit rapport au comité que le ministre avait accepté cette situation et qu'il était prêt à accepter les amendements qui donnaient suite à la motion. Les modifications telles que présentées furent acceptées par le comité en général et par le leader du Gouvernement comme étant conformes aux principes de la motion, et le comité fit unanimement rapport du bill ainsi modifié.

Toutefois, je sais que le leader du Gouvernement dans cette Chambre (l'hon. M. Dandurand) ne tient pas à prendre l'attitude qu'il vient de définir. Je tiens à déclarer ici que le ministre n'a pas rendu justice au comité. Après avoir autorisé le leader du Gouvernement à dire au comité qu'il accepterait les amendements donnant suite à cette motion, le ministre n'a pas le droit, après que le comité a fait rapport, d'informer le Sénat qu'il ne les accepterait pas. C'est un acte inéquitable et indigne d'un ministre.

Je n'ai pas d'autre attitude à prendre.

L'honorable M. MURDOCK: Honorables sénateurs...

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permet-il de prendre la parole maintenant?

Mon très honorable ami (le très hon. M. Meighen) sait fort bien quelle façon de voir a adoptée le ministre durant la discussion au comité hier soir et ce matin. A la suite de la discussion d'hier soir, le ministre est revenu ce matin avec des projets d'amendements qu'il croyait propres à satisfaire dans une large mesure la majorité des membres du comité et conformes aux opinions qui avaient été exprimées lui semblait-il. Il était disposé à admettre qu'on soumette au ministère de la Justice la preuve recueillie au cours de l'enquête préliminaire. Le comité n'a pas voulu accepter cette proposition et il a décidé que la preuve doit être soumise à un tribunal. Et, ayant à considérer...

Le très honorable M. MEIGHEN: Le leader du Gouvernement ne convient-il pas qu'il a dit au comité que le ministre acceptait les amendements conformes à la motion que j'ai présentée et qui a été acceptée?

L'honorable M. DANDURAND: On verra ce que j'ai dit dans le compte rendu des délibérations du comité. Je crois bien me rappeler que le ministre a entendu l'exposé du très honorable sénateur lequel énonçait un principe qu'il s'agissait de transporter dans un amendement. J'ai vu le ministre avant de retourner au comité cet après-midi: il était alors porté à se plier à la volonté du comité parce que cela lui paraissait inévitable, mais avec beaucoup de répugnance...

Le très honorable M. MEIGHEN: En tout cas, il acceptait.

L'honorable M. DANDURAND: ...gardant l'espoir que la loi pourrait s'appliquer avec justice. Je ne m'oppose pas au renvoi du bill à la Chambre des communes. Mais, en tout loyauté envers le Sénat, je dois dire que je viens d'apprendre que, le ministre ayant examiné l'effet possible des amende-

ments avec certains de ses collègues du cabinet—lequel ne s'est pas réuni depuis la fin de la séance du comité à une heure—le Gouvernement ne pourra accepter le projet de loi si nous le renvoyons aux Communes dans sa forme actuelle. J'en informe le Sénat, pour qu'il n'y ait pas de malentendu. J'ai raconté avec sincérité tout ce qui s'est passé: le Sénat peut maintenant agir comme bon lui semblera.

Si, parce que j'ai dit que le ministre accepterait avec hésitation le texte soumis par le Sénat, certains de mes honorables collègues n'ont pu présenter d'autres amendements, ils sont maintenant libres de proposer les modifications qu'ils désirent.

Je n'ai peut-être pas exposé assez nettement ce que m'a dit le ministre avant que j'entre dans cette enceinte il y a un instant, à l'effet que, au lieu d'accepter notre texte, il préférerait de beaucoup garder celui de 1935, quitte à étudier la question avec soin en vue de présenter à la prochaine session un projet de loi d'une plus vaste portée que celui-ci. Dans sa forme actuelle, le bill à l'étude lui paraît si peu satisfaisant qu'il aimerait mieux tout arrêter pour l'heure, mais déposer, à la prochaine session, une mesure qui plairait aux deux Chambres.

Le très honorable M. MEIGHEN: Les paroles prononcées par l'honorable leader du Gouvernement au comité se retrouveront dans le compte rendu des délibérations, car le sténographe en a pris note. Mon honorable vis-à-vis n'a pas nié nous avoir dit que le ministre acceptait les projets d'amendements bien qu'avec répugnance: je sais qu'il ne le niera pas maintenant, car il est homme d'honneur.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai dit que le ministre a accepté avec les réserves que je viens d'indiquer.

Le très honorable M. MEIGHEN: Exactement. Le comité a agi et préparé son rapport en conséquence. Un commentaire suffira: le ministre n'a pas tenu parole au comité.

Chacun de mes honorables collègues peut agir comme bon lui semblera. Pour ma part, je ne présenterai pas de motion à l'égard des amendements acceptés par le leader du Gouvernement, ou quant à un aspect quelconque du projet de loi.

L'honorable JAMES MURDOCK: Honorables sénateurs, je manquerais à mon devoir de membre de cette Chambre si je ne disais pas un mot au sujet de la loi des enquêtes sur les coalitions. Depuis des années, en profane, je m'intéresse plus ou moins à cette loi. Je crois savoir comment elle s'est appliquée par le passé.

Au cours de ces derniers jours, j'ai assisté aux délibérations du comité de la banque et du commerce relativement au projet de loi à l'étude. Il m'a paru renversant qu'aucun profane—ce que je ne reproche pas au président du comité—n'ait eu l'occasion d'exposer suffisamment et nettement son avis. Le président et tous les autres me diront que j'aurais pu parler, mais je sais bien qu'il aurait été rien moins qu'utile de m'y efforcer.

L'honorable M. BLACK: Puis-je poser une question à mon honorable collègue? Je l'ai vu assister régulièrement aux séances du comité. Peut-il me citer un seul cas où un profane se soit vu refuser le droit de prendre la parole?

L'honorable M. MURDOCK: A deux ou trois reprises, mon honorable ami de Kootenay-Est (l'hon. M. King), qui voulait prendre la parole, a été interrompu par des avocats. Le président lui donnait cependant l'occasion de parler.

L'honorable M. BLACK: Chaque fois qu'il s'est levé, il n'a pu parlé immédiatement parce que, dans la partie de la salle où je me trouvais, d'autres membres s'étaient levés avant lui. Tant que j'ai présidé le comité, je me suis efforcé de donner la parole à chacun, à tour de rôle.

L'honorable M. MURDOCK: J'en suis sûr. Il reste que les avocats ont accaparé l'attention au cours des délibérations. Ces gens revenaient sans cesse à la charge. Quelques-uns ont exprimé leur surprise, voire leur horreur, à la pensée qu'un homme attaché à un parti politique pourrait être chargé d'appliquer la loi. Juste avant la fin de la séance, mon excellent ami d'Ottawa (l'honorable M. Côté) s'est écrié: "Ne tenez pas d'audiences publiques". Telles sont les paroles que j'ai notées; le compte rendu officiel confirmera.

L'honorable M. COTÉ: Me serait-il permis de rappeler mes propres paroles? J'ai dit qu'une information préliminaire, et non pas une enquête, ne devrait pas être publique.

L'honorable M. MURDOCK: Que mon honorable ami voie dans le compte rendu ce qu'il a dit.

L'honorable M. COTÉ: Le compte rendu confirmera ce que je viens de dire.

L'honorable M. MURDOCK: Certains de nos honorables vis-à-vis ont manifesté une grande horreur à la pensé qu'un commissaire, sous la direction du ministre pourrait pénétrer dans les bureaux d'une société commerciale censée constituer une coalition, afin d'examiner les livres et les papiers et emporter des documents pour sa gouverne. Plu-

sieurs frissonnaient d'horreur devant l'audace d'une telle proposition. J'en ai conclu, et j'en suis parfaitement convaincu, que certains de mes collègues favorisent l'existence d'une loi à l'intention des délinquants riches et considérables, et puis d'une autre loi applicable au pauvre diable qui vole un pain. Le pauvre voleur serait traîné devant un tribunal où l'audience serait publique. Mais on veut soustraire à la publicité le malfaiteur haut placé qui cherche à extorquer des milliers, voire des millions de dollars aux consommateurs, aux producteurs ou à d'autres. Cette publicité, n'est-ce pas? Jetterait une ombre sur sa réputation de citoyen intègre. Comment songer à quoi que ce soit qui puisse faire tort à un tel homme!

Voyons quels pouvoirs, vous, sénateurs, avez conférés aux fonctionnaires de divers départements de l'administration pour leur permettre d'agir de certaines façons en vue d'appliquer les lois. Il y a quelques jours, vous adoptiez le bill nº 65 relatif à l'essai, l'inspection et la vente des semences, en vertu duquel vous conférez aux inspecteurs à nommer sous l'empire de cette mesure une autorité que vous ne voulez pas accorder à un homme qui pourrait s'attaquer à certains personnages distingués accusés d'avoir conspiré entre eux pour obtenir des bénéfices illégitimes du public. Voici l'article 16 du projet de loi en question, article qui touche à ce point:

Tout inspecteur chargé de l'exécution de la présente loi peut exiger qu'un éleveur ou un marchand souscrive une déclaration statutaire à l'égard d'une semence présentée à un inspecteur pour être classée et cachetée dans des contenants ainsi que le peut prescrire un règlement, et il peut pénétrer dans tout local pour y examiner des semences ou des plantes, dans des contenants ou en vrac, que ces semences ou plantes soient sur l'immeuble du propriétaire ou en d'autres lieux, ou en la possession d'un voiturier, et il peut en prélever des échantillons officiels qu'il paie au propriétaire, sur demande, selon la quantité ainsi prélevée et sa valeur marchande; de plus, il peut effectuer ou faire tenir un examen des livres, factures ou autres pièces pour déterminer la véracité de la réclame ou des déclarations publiques sur les semences mises en vente.

Il y a quelques jours encore, vous adoptiez le bill nº 64 relatif à la surveillance et la réglementation des aliments du bétail. J'en cite deux articles:

9. Peuvent être nommés, de la manière autorisée par la loi, les inspecteurs et les analystes que le ministre juge nécessaires pour l'application efficace des dispositions de la présente loi.

10. Un inspecteur peut aux heures raisonnables pénétrer dans tout local où il a raison de croire qu'un aliment est en préparation ou a été préparé pour la vente et il peut prélever des échantillons, contre paiement de la valeur desdits échantillons, de tout aliment trouvé sur place.

Vers le même temps, vous adoptiez le bill nº 119 visant à modifier la loi de 1934 sur l'accise. Vous y donniez certains pouvoirs à des fonctionnaires de l'Etat, entachés peut-être de ces parti-pris politiques qui préoccupaient si fort certains honorables sénateurs au comité de la banque et du commerce. Voyons en effet l'article 96 de la loi:

Quiconque, lorsqu'il est sommé au nom du Roi par un préposé de l'accise, refuse ou néglige d'aider ce préposé dans l'exécution de quelque acte ou fonction que prescrit la présente loi, et tout capitaine ou personne en charge d'un navire et tout conducteur ou personne conduisant un véhicule ou autre moyen de transport ou en charge du susdit, qui refuse ou néglige d'arrêter ce navire, véhicule ou moyen de transport, lorsqu'il en est requis au nom du Roi par un préposé de l'accise, est coupable d'un acte criminel et passible d'une amende d'au plus cent dollars et d'au moins cinquante dollars et d'un emprisonnement pendant au plus six mois et au moins trois mois.

Voilà des cas où, tout récemment encore, le Sénat a conféré certains pouvoirs à des inspecteurs ou des fonctionnaires de l'Etat, sans, j'imagine, songer à la possibilité que ces fonctionnaires soient attachés à un parti politique. Mais, quand on en vient à la loi des enquêtes sur les coalitions, certains de nos honorables collègues refusent même au ministre et au commissaire nommé en vertu de cette loi l'autorité voulue pour tâcher de se procurer, de la façon discrète dont ces incidents se passaient autrefois, les données nécessaires en vue de déterminer s'il existe une coalition dommageable aux intérêts du public consommateur. A entendre certains honorables sénateurs au comité de la banque et du commerce, on aurait pu croire que la loi des enquêtes sur les coalitions n'a pas eu une grande importance par le passé. Je conviens qu'on l'a chloroformée en 1931, si je puis dire; que, depuis, elle est moribonde, presque morte; elle ne produit aucun résultat parce que les gens chargés de l'appliquer la voyaient d'un mauvais œil et ne voulaient pas que s'accomplisse ce que prévoyait la loi et ce qui s'est accompli dans les années antérieures.

Voyons, brièvement, ce qu'a accompli la loi des enquêtes sur les coalitions. Il n'est pas hors de propos, en effet, de consigner ces faits au compte rendu. En 1926, comme on avait prétendu qu'existait en Colombie-Britannique un monopole très grave agissant au détriment du public producteur ou consommateur, un avocat de Toronto, nommé commissaire à cette fin, partit pour cette province afin d'examiner l'affaire. Quand il se fut renseigné et eu présenté son rapport, où il indiquait qu'il existait un monopole très grave et nuisible à l'intérêt général, le Dominion n'en resta pas là; il soumit la question aux procureurs généraux de la Colombie-Britannique, de l'Alberta, de la

Saskatchewan et du Manitoba, car le monopole étendait son action à ces quatre provinces. Ces procureurs généraux demandèrent au gouvernement fédéral de confier à un avocat le soin d'intenter des poursuites en conformité des conclusions du commissaire. En fin de compte, huit personnes furent condamnées à une amende de $25,000 chacune, de sorte qu'elles durent verser $200,000 en tout.

En 1929 et 1930, il y eut l'affaire de l'Amalgamated Builders' Council, autre prétendu monopole. L'enquête et le procès qui eurent lieu dans ce cas eurent pour résultat les amendes suivantes, imposées: le 12 mai 1930, une de $10,000, une de $3,000, une de $4,000 et une de $8,000; le 26 mai, une autre amende de $1,000; le 18 juin, une autre de $500. La chose n'en resta pas là. En 1931, les amendes suivantes étaient imposées: une de $8,000, une de $1,600, une de $1,100 et une dernière de $8,000.

Vint ensuite l'enquête sur l'Electrical Estimators' Association, lancée en 1930, avant la chloroformisation, et terminée en 1932. Il en résultat des amendes de $17,500 et $8,700.

Il y a aussi le cas du Canadian Basket Pool, dans lequel les procédures prirent fin en 1933 par l'imposition d'amendes s'élevant à $1,500.

J'en viens à un aspect fort important de la besogne accomplie sous le régime de la loi des enquêtes sur les coalitions. J'y vois une corroboration de ce que j'ai dit, c'est-à-dire que les arguments avancés et les mesures prises à ce sujet au comité de la banque et du commerce indiquent fort qu'il existe une loi pour le riche et une autre pour le pauvre. Une enquête avait été instituée sur les affaires des importateurs de houille anglaise. Le 12 décembre 1933, elle avait pour résultat les amendes suivantes: une de $5,000, une de $7,000, une autre de $5,000, une autre de $7,000 et une de $6,000, soit $30,000 en tout. Mes honorables collègues ne l'ignorent pas, appel fut interjeté dans cette affaire; les intéressés contestaient la légitimité des mesures prises par le ministère en vertu de la loi des enquêtes sur les coalitions. Le jugement, sur cet appel, fut l'occasion d'autres amendes de $5,000, $5,000, $2,000, $1,000 et $500.

Pourquoi puis-je dire qu'il existe une loi pour le riche et une autre pour le pauvre? C'est parce que siégeait parmi les membres du comité de la banque et du commerce en homme qui a dû verser l'une de ces amendes considérables. Pourquoi cette amende? Parce qu'il avait extorqué aux pauvres de l'argent auquel il n'avait pas droit, et parce que les tribunaux avaient décrété qu'il s'était commis un crime contre le peuple canadien, c'est-à-dire contre les producteurs et les consommateurs. Ce n'est pas tout. Parmi les membres du comité se trouvait un des avocats distingués chargés de combattre l'opinion des autorités qui ont imposé une amende à son client. Ne m'en croyez pas sur parole. Le compte rendu des dé-libérations vous renseignera. Vous y verrez s'il n'a pas été parmi les plus ardents à s'élever contre l'application future de la loi des enquêtes sur les coalitions, à vouloir l'entraver tout à fait; s'il n'était pas animé d'amertume et de ressentiment parce que son client avait perdu son procès et s'était vu imposer une forte amende en vertu de cette loi. Le compte rendu fera voir s'il n'argumentait pas énergiquement contre toute mesure destinée à accorder à qui que ce soit le droit d'examiner les faits pour découvrir s'il n'existe pas de malfaiteur dans les hautes sphères, ou s'il n'y a des voleurs et des filous que parmi les pauvres et les petits. Telle est la situation que j'ai observée tandis que je suivais les travaux du comité sur cette question.

Je ne désire pas retarder inutilement la Chambre, car je sais combien chacun désire en finir. Je sais aussi que quelques distingués sénateurs ne tiennent pas à entendre exprimer des opinions absolument contraires à leurs espoirs et aux aspirations de leurs amis qui ont de la fortune.

La question de la convenance de faire certaines choses sous le régime des dispositions de la loi des enquêtes sur les coalitions a plusieurs fois été déférée aux tribunaux. J'ai parlé, il y a quelque temps de l'Amalgamated Builders' Council et des mesures prises à son égard. Je suis d'avis que nous devrions consigner aux *Débats* du Sénat, pour référence ultérieure, une copie des documents relatifs à quelques-uns des appels interjetés en la matière. Je lis à la page 141 du Rapport du ministère du Travail de l'année terminée le 31 mars 1932 le passage suivant qui a trait à l'Amalgamated Builders' Council:

La Division d'appel de la Cour suprême de l'Ontario fut saisie de deux appels du jugement de M. le juge Wright dans le cas Le Roi c. Singer et consorts. Louis M. Singer, Charles E. Paddon et Herbert Ward en appelèrent de leur condamnation ainsi que des amendes qui leur avaient été imposées, mais le tribunal confirma le jugement de la Cour de première instance. Relativement au pourvoi en appel de la Couronne relativement à l'acquittement de deux autres inculpés, Belyea et Weinraub, respectivement président et secrétaire de l'Amalgamated Builders' Council, la Division d'appel infirma la décision de M. le juge Wright et condamna chacun d'eux à une amende de $4,000. La décision du tribunal, rendue le 26 juin 1931 par son président, M. le juge Latchford, renfermait notamment le passage suivant:—

"Il est admis que les défendeurs ont pris une part active au projet original, c'est-à-dire la conspiration est effectivement la raison d'être de la poursuite; et le vice de droit commis par le savant juge consiste en ce qu'il n'a pas établi la distinction entre la conspiration proprement dite et le commencement d'exécution qui, bien

que ne constituant pas en soi la conspiration, prouvait néanmoins son existence."

L'honorable M. DANDURAND: Mon honorable ami me permet-il de l'interrompre? C'est peut-être un peu tard. Je reconnais avoir quelque responsabilité à l'égard de la procédure à observer en cette Chambre, et je ne tiens pas qu'on m'accuse de négligence dans l'accomplissement de mon devoir. Je me demandais si la Chambre était saisie d'une mesure quelconque car, dans le cas contraire, nous pourrions couper court à cette discussion. J'aurais peut-être dû poser moi-même la question avant que mon honorable ami ne prenne la parole. J'ignore si la Chambre est en ce moment saisie d'une motion.

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable leader admettra, j'en suis sûr, que mes commentaires portaient sur la loi des enquêtes sur les coalitions, de même que ceux du très honorable leader de l'autre parti (le très honorable M. Meighen). Je les ai suivis et j'estime que je manquerais à mon devoir si je ne saisissais par la première occasion de faire quelques observations à la Chambre. Si mon honorable chef ne m'avait pas interrompu, j'aurais presque terminé maintenant.

Je continue. Après la citation que je viens de faire de la décision du juge en chef Latchford, je trouve plus loin:

La Cour suprême du Canada refusa en novembre 1931 l'autorisation d'en appeler de la condamnation de Louis M. Singer. Ce même tribunal entendit en novembre l'appel contre la condamnation de Belyea et par décision rendue en février 1932 par son président, M. le juge Anglin, rejeta l'appel. Les passages suivants sont extraits des considérants de ce jugement:

Ces observations méritent de retenir l'attention des honorables sénateurs qui croient que ce projet de loi est une tracasserie à l'endroit d'une personne riche qui peut tenter de tromper son prochain et de lui soutirer injustement de l'argent. Le jugement est ainsi libellé:

Les conclusions suivantes du juge Wright, considérons-nous, sont d'importance vitale et ne laissent substituer aucun doute quant à la culpabilité des appelants. Ces conclusions, de plus, sont pleinement confirmées par la preuve. De fait, l'avocat des appelants reconnaît dans son mémorandum l'exactitude de la méthode de recherche des faits observée par le tribunal...

Nous n'hésiterions nullement, si nous étions un jury, à conclure que les actes illicites accomplis à Windsor ont donné le résultat anticipé par les défendeurs et leurs confédérés lorsqu'ils ont formé les organisations reconnues constituer une coalition et une conspiration. Toutefois, nous ne continuerons pas dans cette voie, car nous aboutirons à une décision sur le fond contraire à celle du juge d'instruction...

Notre savant collègue du tribunal d'instruction, après avoir établi que l'établissement des diverses organisations en question équivalait à la formation d'une coalition et à une conspiration selon l'interprétation de l'article 498 du Code pénal, passa ensuite à la question de savoir qui devait être tenu criminellement responsable en la matière. Sur une preuve qui, considérons-nous, implique clairement et pratiquement dans la même mesure Belyea et Weinraub, il reconnut Singer, Paddon et Ward coupables d'avoir participé à la formation de la coalition et de la conspiration en question. Il commit cependant une erreur lorsqu'il jugea, relativement à la reconnaissance de la culpabilité des accusés, qu'il devait nécessairement être établi que les accusés avaient effectivement connaissance des actes illicites perpétrés à Windsor ou y avaient effectivement participé.

M. O'Connor a plaidé que dans le cas de "supposée conspiration" ou de "supposée coalition", dont l'existence juridique dépend dans une large mesure de la preuve de certains actes illicites, la connaissance de ces actes de la part de l'accusé ou sa participation à ces mêmes actes doivent être prouvées pour qu'il puisse être tenu responsable de la formation de la coalition ou de la conspiration. C'est là, croyons-nous une fausse opinion. L'existence d'une coalition ou conspiration établie, pas n'est besoin, pour justifier la condamnation des défendeurs relativement à la formation de la coalition ou de l'entente concertée de conspirer, d'établir de leur part complicité dans des actes illicites ultérieurs perpétrés par ou de connivance avec le groupe dont les membres sont accusés d'avoir participé à une conspiration ou à une coalition illicite; sous réserve, par ailleurs, que la preuve établisse raisonnablement la complicité des accusés dans la formation originale de la coalition ou dans l'entente déclarée être une conspiration. Sur ce point, notre savant collègue du tribunal d'instruction avait évidemment recueilli des faits établissant indubitablement culpabilité de la part de Belyea et de Weinraub touchant la formation de la coalition et de la conspiration illicites dont l'existence avait été précédemment prouvée. Au jour de ces conclusions, des aveux de Belyea et Weinraub dans leurs témoignages et des documents dont, la chose est établie, ils avaient connaissance, leur condamnation, ainsi que le jugea la division des appels, était une conséquence inéluctable.

Je pourrais en lire et en dire bien davantage à ce sujet. Le point que je veux établir, c'est que le Gouvernement n'aurait jamais pris de mesure contre la coalition qui existait dans le commerce des fruits en Colombie-Britannique si l'on avait donné effet dans la loi aux opinions exposées par mon honorable ami le sénateur d'Ottawa (l'hon. M. Coté) et par d'autres. En aucune circonstance l'Amalgamated Builders' Council n'aurait pu être condamné à l'amende pour le délit qu'il avait commis contre la morale et l'honnêteté publiques; jamais l'Electrical Estimators' Association n'aurait pu être trouvée coupable, et les importateurs de charbon anglais auraient été reconnus comme citoyens intègres et n'auraient pas été tenus en suspicion à cause d'un délit pour lequel ils ont été condamnés à une forte amende. Telles sont les choses que je désire signaler.

Je me rends compte du désir des honorables sénateurs de procéder à l'ajournement et je n'en dirai guère plus en ce moment. J'espère

que quand le Sénat sera de nouveau saisi de cette question, comme il l'a été depuis deux ou trois sessions, nous aurons une bonne fois l'occasion d'en discuter tous les aspects et d'analyser quelques-unes des situations qui se sont produites dans le passé, aussi bien que celles qui pourront survenir à l'avenir.

Je regrette que le très honorable leader de l'opposition (le très hon. M. Meighen) ne soit pas à son siège en ce moment, car je désirerais relever une remarque qu'il a faite avant que je prenne la parole. J'ai cru comprendre—le compte rendu indiquera si j'ai raison—qu'il avait dit que le ministre était revenu sur sa parole et avait flanché devant la tâche. Sans m'en prendre personnellement au président du comité, je tiens à dire qu'en plusieurs occasions je me suis aperçu que le ministre désirait exprimer son opinion; mais trop d'avocats étaient présents qui témoignaient autant d'insistence que s'ils défendaient un client devant un tribunal criminel. Il y avait tant d'avocats qui tentaient d'émettre une opinion nouvelle et originale qu'il était impossible à une personne autorisée et connaissant le fond de la question de présenter un argument. Je n'adresse pas de reproche au président à ce propos. Je constate, à la suite des observations que j'ai faites au cours de plusieurs séances du comité, combien il est difficile de tenir pleinement compte des droits de tous ceux qui désirent se faire entendre. Mais j'aurais cru manquer à mon passé et, j'espère, à mon avenir, si je n'avais pas communiqué à la Chambre mon humble opinion—qui n'a pas grand poids auprès de plusieurs de mes distingués amis, je le sais—à l'effet que toute la discussion de ces jours derniers indique que certains honorables sénateurs sont fermement convaincus que le Canada doit réellement avoir une loi pour le riche et une autre loi pour le pauvre.

L'honorable A. B. COPP: Honorables sénateurs, je n'ai pas l'intention d'employer le temps de la Chambre à discuter la loi des enquêtes sur les coalitions. L'idée m'est venue au cours des débats, comme elle s'est présentée à l'esprit de mon honorable leader (l'hon. M. Dandurand) qui n'occupe pas son siège actuellement, que nous ne procédions pas selon les règles. Je ne crois pas que mon honorable ami qui siège à ma gauche (l'hon. M. Murdock) ait besoin de consacrer beaucoup de temps à la défense du ministre qui a comparu devant notre comité de la banque et du commerce. Ce bill nous est venu; il a été adopté en première et deuxième lecture, puis renvoyé à ce comité. Après l'avoir étudié au cours de plusieurs séances, auxquelles j'ai régulièrement assisté, bien que je ne sois pas membre du comité, rapport du projet de loi a été fait au Sénat.

Je ne prétends pas être spécialiste en procédure parlementaire, mais il me semble qu'en ce qui concerne les rapports, la manière ordinaire de procéder est de les accepter ou de les rejeter. Si nous acceptons un rapport contenant des amendements à un projet de loi, le bill ainsi modifié est renvoyé à la Chambre des communes pour qu'il soit adopté ou rejeté selon qu'elle le juge à propos. Si un ministre ou quelque autre membre des Communes déclare qu'il n'accepte pas un amendement apporté par un de nos comité, ce n'est pas une raison pour que nous nous écartions de notre procédure ordinaire. Lorsque les deux Chambres ne sont pas d'accord sur un point, il n'est pas rare qu'une conférence soit arrangée entre elles. Nous devrions suivre cette marche et renvoyer le bill des enquêtes sur les coalitions, ainsi modifié, à la Chambre des communes qui en décidera à son gré.

L'honorable F. B. BLACK: Honorables sénateurs, j'enfreins peut-être le règlement en prenant la parole sur cette question...

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur observe le règlement.

L'honorable M. BLACK: ...mais puisque l'honorable sénateur de Parkdale (l'hon. M. Murdock) a fait certains commentaires, je pense qu'en l'absence du très honorable leader de ce côté-ci de la Chambre (le très hon. M. Meighen) avoir le droit d'ajouter quelques mots. Je tiens à dire en toute sincérité que je regrette profondément, en ma qualité de membre de cette Chambre, que chaque session, plusieurs fois même au cours d'une session, l'honorable sénateur de Parkdale se croit obligé de se lancer dans une tirade d'injures contre des gens qui ne pensent pas tout à fait comme lui.

L'honorable M. MURDOCK: Je fais appel au règlement. Une tirade d'injures à qui? et quand?

L'honorable M. BLACK: Cet après-midi.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur veut-il citer une seule paroles qui puisse constituer de ma part une injure?

L'honorable M. BLACK: Je pourrais en citer plusieurs. Je n'ai interrompu l'honorable sénateur que pour signaler...

L'honorable M. MURDOCK: Mon honorable ami ne se tirera pas ainsi d'une fausse assertion à mon égard pendant que je suis ici.

L'honorable M. BLACK: Je me suis prononcé et je suis prêt à le prouver n'importe quand, croyez-moi.

L'honorable M. MURDOCK: L'assertion est absolument fausse; je m'en remets au compte rendu.

Quelques honorables SÉNATEURS: A l'ordre.

Son Honneur le PRÉSIDENT: L'honorable sénateur de Westmorland (l'hon. M. Black) a la parole. Je suis sûr qu'il répondra à toute question que l'honorable sénateur de Parkdale pourra lui poser.

L'honorable M. BLACK: Le fond de l'argumentation de l'honorable sénateur de Parkdale semble être que la majorité du comité de la banque et du commerce désire expressément l'abrogation de la loi des enquêtes sur les coalitions.

L'honorable M. LÉGER: Il a parlé des avocats.

L'honorable M. BLACK: Aucun avocat ou profane n'a fait objection à la loi des enquêtes sur les coalitions de 1935. Cette mesure législative figure encore dans le recueil des lois, et si le bill que nous avons étudié en comité n'est pas adopté, la loi restera encore en vigueur et la population sera aussi pleinement protégée demain qu'aujourd'hui.

L'honorable M. MURDOCK: La loi était un fusil de bois et le bill l'est aussi.

L'honorable M. BLACK: J'estime qu'elle a été très utile, et j'ajouterai que, selon moi, si tous les genres de coalitions tombaient sous les dispositions de la loi des enquêtes sur les coalitions, l'honorable sénateur de Parkdale ne serait pas si empressé de condamner ceux qui ne pensent pas comme lui.

Lorsque l'honorable sénateur dit que cette Chambre-ci ou toute autre désire opprimer le pauvre, je réponds que c'est absolument faux. Pour ma part, en ma qualité de citoyen et d'homme d'affaires, je déclare n'avoir jamais tenté d'opprimer qui que ce soit.

L'honorable M. MURDOCK: Je n'ai pas dit que l'honorable sénateur l'ait fait?

L'honorable M. BLACK: Mais l'honorable sénateur a dit que des membres du comité de la banque et du commerce en avaient l'idée.

L'honorable M. MURDOCK: Non. J'ai dit qu'à mon avis certains honorables sénateurs étaient d'opinion qu'il devrait y avoir une loi pour le riche et une autre loi pour le pauvre, et je le maintiens.

L'honorable M. BLACK: C'est précisément une partie des paroles de l'honorable sénateur que je disais être injurieuse, car elle comporte une insinuation injuste à l'égard de membres de cette Chambre, de quelque côté qu'ils siègent. Mon honorable ami a été et il est encore, je crois, un dirigeant de l'une des plus importantes coalitions du Canada.

L'honorable M. MURDOCK: Vous faites erreur.

L'honorable M. BLACK: N'êtes-vous pas membre du syndicat des télégraphistes?

L'honorable M. MURDOCK: Je ne l'ai jamais été.

L'honorable M. BLACK: N'êtes-vous pas membre d'un syndicat ouvrier?

L'honorable M. MURDOCK: Oui.

L'honorable M. BLACK: J'approuve les syndicats ouvriers. Ils rendent de grands services au public et à eux-mêmes, tant qu'ils se tiennent dans de justes limites, tout comme les associations d'affaires lorsqu'elles se conforment à la loi. Mon honorable ami de Parkdale a touché pendant de nombreuses années un fort traitement d'une association qui peut s'employer à mettre obstacle au commerce aussi effectivement qu'une coalition de minotiers, de fabricants de papier ou de tout autre groupement d'affaires. Je ne suis pas du tout assuré, maintenant que des chefs de syndicats internationaux viennent prendre charge de nos syndicats ouvriers, que nous ne ferions pas mieux de faire tomber les syndicats ouvriers sous les dispositions de la loi des enquêtes sur les coalitions. Si nos syndicats ouvriers doivent tomber sous une direction exercée d'outre-frontière, il y aurait lieu de les assujettir à toutes mesures restrictives, que ce soit la loi sur les coalitions ou une autre. J'incline à croire que mon honorable ami serait le premier à élever de vigoureuses protestations contre toute idée d'appliquer la loi sur les coalitions aux groupements ouvriers.

L'honorable M. MURDOCK: Vous ne l'oseriez pas; vous en craignez les conséquences politiques.

L'honorable M. BLACK: Nullement. Voilà une nouvelle assertion que mon honorable ami fait sans une ombre de fondement et qui ne s'appuie sur aucun fait. C'est une assertion fausse.

L'honorable M. MURDOCK: Les faits parlent d'eux-mêmes.

L'honorable M. BLACK: Alors, donnez-vous la peine de les citer.

L'honorable M. MURDOCK: C'est un fait que, depuis plusieurs années, la loi...

L'honorable M. BLACK: Sur quels faits s'appuie l'affirmation que vous venez de faire?

L'honorable M. MURDOCK:.... renferme une disposition exemptant les groupements ouvriers.

L'honorable M. BLACK: Je l'admets. Je n'ai pas dit qu'ils n'étaient pas exemptés.

L'honorable M. MURDOCK: Vous n'avez pas voulu attaquer cette disposition par crainte des conséquences politiques.

L'honorable M. BLACK: En parlant ainsi, vous exprimez, je suppose vos propres vues, votre propre réaction, et celles de votre parti, que ce serait une bévue politique de faire quoi que ce soit de la sorte. L'honorable sénateur de Parkdale n'a aucun droit de m'accuser d'hostilité envers les syndicats ouvriers.

Son Honneur le PRÉSIDENT: La question dont la Chambre est saisie, honorables sénateurs, c'est l'adoption du rapport du comité de la banque et du commerce. Toute discussion relative à une accusation portée contre un membre du comité est irrégulière. Je prie les honorables sénateurs de restreindre leurs observations au principe de la motion.

On semble croire, en certains milieux de cette assemblée, que le texte est irrégulier, plutôt que la méthode. Je vais donc citer l'article 41, page 25 du manuel *Forms of Proceeding of the Senate*:

Quand le rapport relatif à un bill contient des amendements, la réception en est ordonnée comme ci-dessus...

Il a été reçu naturellement, quand le greffier en a donné lecture.

...et les amendements sont lus; s'ils ne sont pas importants et ne soulèvent point d'objection ou d'opposition, le Président, après que le sénateur qui présente le rapport a fait des observations, dit: "Vous plaît-il, honorables messieurs, de donner votre adhésion à ces amendements? Ceux qui sont pour la motion..."

et ainsi de suite. Voilà la motion dont il s'agit actuellement.

L'honorable M. BLACK: Monsieur le président, j'insiste qu'on m'accorde la même latitude qu'à mon honorable collègue qui a parlé près de trois quarts d'heure. Je n'accepterai pas la décision sans en appeler à la Chambre.

Des VOIX: Poursuivez.

L'honorable M. BLACK: J'ai tout autant droit que l'honorable sénateur de Parkdale de prendre part au débat. Personne ne déteste les personnalités plus que moi. Je ne crois pas que l'honorable sénateur m'ait entendu en faire avant aujourd'hui, en supposant que ce fût des personnalités. Comme président du comité de la banque et du commerce, j'ai suivi très attentivement les délibérations du comité. Du commencement à la fin de l'enquête, j'ai entendu chaque phrase qu'ont prononcée les honorables sénateurs qui ont pris la parole, sans en entendre un seul, membre du comité ou non, faire la moindre remarque qui pût être interprétée comme indiquant son opposition à la loi sur les enquêtes en matière de coalition. Quand un projet de loi est à l'étude, chaque membre, avocat ou profane, a le droit d'exprimer son approbation ou sa désapprobation d'un quelconque de ses articles. La déclaration que je viens de faire, je l'affirme en toute sincérité, rend fidèlement tout ce qui s'est passé au comité.

L'honorable M. COTÉ: Mes honorables collègues voudront bien m'accorder quelques minutes pour relever une affirmation de l'honorable sénateur de Parkdale (M. Murdock). L'honorable sénateur m'a fait l'honneur de me mentionner plusieurs fois pendant son discours. Il a paru très fâché — je le pense en toute humilité—de l'utile collaboration que j'ai apportée à l'étude du projet de loi au comité de la banque et du commerce. Au début de son discours, l'honorable sénateur a affirmé que, juste avant l'ajournement du comité, il m'a entendu hurler: "Pas d'audiences publiques". Puis il s'est mis à tirer des conclusions.

L'honorable M. MURDOCK: Ai-je dit "hurler"?

L'honorable M. COTÉ: Ou crier.

L'honorable M. MURDOCK: "Crier" non plus.

L'honorable M. COTÉ: Ou quelque chose en ce sens.

L'honorable M. MURDOCK: J'ai dit que vous aviez "affirmé".

L'honorable M. COTÉ: Je croyais que l'honorable sénateur avait dit "hurler". Je suis bien aise qu'il ait employé une expression plus convenable.

L'honorable M. MURDOCK: Consultez le compte rendu officiel.

L'honorable COTÉ: J'accepte la parole de l'honorable sénateur. Naturellement, son récit de mes paroles, n'étant pas complet, manque d'exactitude.

L'économie du projet de loi à l'étude est bien connue de l'honorable sénateur de Parkdale comme de mes autres honorables collègues. La mesure se résume à autoriser le commissaire, sur réception d'une déclaration souscrite par un certain nombre de citoyens et tendant à établir l'existence d'une coalition, à procéder à une informatnon préliminaire, si le ministère en ordonne ainsi. S'il conclut de cette enquête préliminaire que la plainte est futile ou vexatoire et que le ministre l'y autorise, il laisse tomber l'affaire. Si, d'autre part, l'information préliminaire révèle un état de choses assez grave pour motiver une enquête régulière, cette enquête a lieu.

Quand, au cours des délibérations du comité, le ministre du département intéressé et ses fonctionnaires ont déclaré qu'il n'était pas d'usage de tenir l'information préliminaire en

public, nous avons demandé au ministre s'il consentait à l'incorporation de ce principe dans le bill. Juste avant la levée de la séance du comité aujourd'hui, j'ai proposé, par voie d'amendement aux amendements déjà adoptés, que les enquêtes préliminaires ne fussent pas tenues publiquement. A l'appui de ma motion, on a affirmé que le ministre y avait consenti. A la suite de mes observations, le comité adopta ma proposition d'amendement à l'unanimité. Or, pourquoi faut-il que l'honorable sénateur de Parkdale affirme, d'un ton de reproche, que le sénateur d'Ottawa a déclaré, au comité, son opposition aux audiences publiques? Cette affirmation, qui ne constitue pas un récit loyal des événements, ne devrait pas servir de base aux conslusions de mon honorable collègue. L'honorable sénateur semble croire que ses collègues qui sont avocats et donnent de leur temps aux travaux du comité de la banque et du commerce ont des intérêts particuliers à défendre...

L'honorable M. MURDOCK: Je n'ai pas dit cela.

L'honorable M. COTÉ: ...qu'ils ont des amis riches. Eh bien, ce n'est pas vrai en ce qui me concerne. Le fait est que je me suis appliqué à l'étude de la mesure en question sous l'inspiration d'un seul maître et guide: ma conscience. Je n'ai été influencé par aucun autre motif que le désir de servir l'intérêt public et de faire adopter une loi qui ne fût pas un affront à nos institutions britanniques.

Je suis en faveur d'une loi d'enquête sur les coalitions. Je suis en faveur d'autoriser quelque fonctionnaire judiciaire à procéder à une enquête en vue de déterminer si une coalition existe; mais, en consentant à l'octroi à un fonctionnaire judiciaire de pouvoirs spéciaux, je veux que l'exercice de ces pouvoirs soit entouré de sauvegardes raisonnables. J'ai combattu au comité l'article qui visait à autoriser le commissaire ou son adjoint à pénétrer dans les locaux d'un citoyen du Canada...

L'honorable M. MURDOCK: Vous l'avez fait dans une demi-douzaine d'autres lois.

L'honorable M. COTÉ: ...à envahir son domicile pour y chercher des documents, et ainsi de suite. Un tel pouvoir, à mon avis, ne devrait être exercé que sur l'autorisation d'un magistrat. C'est affaire de conviction et non pas d'établir un loi pour le riche et une autre pour le pauvre; il s'agit de conserver dans nos lois la juste balance entre citoyens et de sauvegarder les principes de justice qui sont à la base de notre liberté.

L'an dernier, l'honorable sénateur de Parkdale s'en souvient, j'ai voté, dans cette Chambre, comme lui, pour l'abrogation de l'article 98 du Code criminel. Cet article avait beaucoup de bon; la première partie n'en était nullement répréhensible. L'article 98 est celui qui faisait de la sédition un délit, qui déclarait que c'était un délit que de faire partie d'une association qui préconisait le renversement du gouvernement par la force ou la violence. Cela constitue sédition, crime contre l'Etat, crime contre Sa Majesté, bref, crime monstrueux. La partie de l'article contenant cette définition n'avait rien de répréhensible. Mais elle était suivie d'une disposition autorisant la saisie par la police fédérale, sans mandat, de tous biens, meubles ou immeubles, appartenant ou soupçonnés d'appartenir à une association séditieuse. Cet article, qui avait été promulgué afin de protéger le pays contre les agissements de personnes séditieuses, d'ennemis de l'Etat, et contre les conspirations séditieuses, fut assailli d'une extrémité à l'autre du pays. Un parti politique fit de son abrogation un article de son programme, alléguant que certaines de ses dispositions portaient atteinte à la liberté de l'individu. Le ministre de la Justice dans le gouvernement actuel a rappelé si je ne me trompe, que charbonnier était maître chez lui et a déclaré qu'il allait s'occuper de faire abroger cet article 98. Je ne discute pas son argument, certes; j'ai été d'accord avec lui jusqu'au point de voter pour l'abrogation de l'article 98; mais, aujourd'hui, après que les électeurs du pays ont donné au Gouvernement le mandat de faire abroger cet article du Code criminel parce qu'il constituait une violation des droits domiciliaires et humains, on nous demande, par le projet de loi relatif aux enquêtes sur les coalitions, d'approuver le principe même qu'on a réprouvé alors.

Les lois que mon honorable ami a citées tantôt diffèrent de la loi des enquêtes sur les coalitions. Ce ne sont pas des lois criminelles, comme celle-ci, qui renferme la définition d'acte criminel. Le projet de loi dont nous sommes saisis a pour objet de découvrir le délit et punir le coupable. Voilà la différence.

Quoi qu'il en soit on nous demande, par ce projet de loi, mesure relevant du droit criminel, d'adopter le principe même qui était à la base de l'article 98, et, parce que nous sommes des avocats, nous n'avons pas le droit, d'après l'honorable sénateur de Parkdale (l'honorable M. Murdock), d'avoir une opinion, d'avoir une conscience, ou de déclarer, dans un comité de cette Chambre, que, tout en n'étant pas opposés au principe de la loi des enquêtes sur les coalitions, nous voudrions voir modifiées certaines de ses dispositions. J'ignore les motifs qui animent mon hono-

rable collègue de Parkdale et je ne tenterai pas de les deviner. En effet, je ne sais que penser de son discours. Quand il a essayé de faire entendre que les avocats membres du comité et le sénateur d'Ottawa-Est (l'hon. M. Côté) étaient contre la loi des enquêtes sur les coalitions et en faveur d'une loi pour les riches et d'une autre pour les pauvres, il a fait une assertion qu'il n'avait pas le droit de faire, qui n'était pas loyale et qui était contraire à la réalité des faits.

L'honorable M. MURDOCK: L'honorable sénateur a manqué le point capital de mon argument. J'ai affirmé que lui et ses amis—surtout ses amis—avaient cherché à rendre la loi inopérante et, durant six ans, y avaient réussi.

(Texte)

L'honorable ARTHUR SAUVÉ: Honorables sénateurs, il me sera permis de me servir de ma langue maternelle pour dire combien les colères théâtrales de l'honorable sénateur de Pardale (l'hon. M. Murdock) ont le don de m'étonner chaque fois que l'honorable monsieur adresse la parole en cette Chambre. A entendre l'honorable sénateur, à trémolo, les sénateurs de la gauche seraient des amis et protecteurs des monopoles, et ceux de la droite des ennemis. Ce n'est ni juste, ni exact, ni intelligent.

J'étais disposé à appuyer le bill avec l'amendement qui avait été accepté par les deux partis, comme il fut rapporté à cette Chambre par le très honorable chef de la gauche.

S'il est un homme qui a combattu les trusts et qui en a politiquement souffert, c'est bien votre humble serviteur. Je les ai combattus avec tout le cœur que j'y pouvais mettre. Je les ai combattus dans la législature de ma province parce que j'y apercevais leurs intentions et leurs œuvres néfastes. Le résultat de leur audace et de leur rapacité est patent. Les trusts sont une des causes principales de notre désordre social. Il faut faire plus que les dénoncer. Il faut les détruire ou chercher à les contrôler par des lois efficaces.

Le peuple se plaint des abus dont il souffre. Il gronde, il menace. Il en veut aux trusts auxquels il attribue ses misères.

On confond le capital, nécessaire aux initiatives individuelles, avec le capitalisme, grand ennemi social, centralisateur et accapareur de la production et de la vente.

Je suis en faveur d'une loi servant le plus efficacement possible contre les abus des monopoles. Une loi de ce genre s'impose donc. Mais il ne faut pas combattre ces abus par un autre abus. C'est le point du dernier litige, et je regrette que le ministre, parrain du bill, ait

retiré la parole dont l'honorable leader du Gouvernement s'était fait honnêtement l'interprète.

(Traduction)

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, le très honorable leader (l'hon. M. Meighen) ayant déclaré que le comité de la banque et du commerce avait terminé ses délibérations sur le bill n° 41 en apprenant de moi que le ministre du Travail, tout en n'admettant pas le principe à la base de l'amendement de mon très honorable ami, accepterait cet amendement, bien qu'avec répugnance, je manderai que, suivant l'usage, le rapporteur du projet de loi propose l'adoption du rapport. Je proposerai ensuite la troisième lecture du projet de loi.

L'honorable M. BLACK: Honorables sénateurs, je propose l'adoption des amendements au bill n° 41.

Son Honneur le PRÉSIDENT: Vous plaît-il, honorables sénateurs, d'adopter la motion?

Le très honorable M. MEIGHEN: Je félicite le leader du Gouvernement et le Gouvernement au sujet de leur attitude. J'appuie certes, la motion tendant à faire adopter le rapport. Si je comprends bien la situation, le Gouvernement entend accepter les amendements à la Chambre des communes, la seule chose logique à faire, cela va de soi. Il est vraiment agréable de penser qu'un sentiment élevé de l'honneur se manifeste des deux côtés de la Chambre, quand nous abordons les réalités.

Certains honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

(La motion est adoptée.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du bill.

(La motion est adoptée; le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

MODIFICATION DE LA LOI DE L'ACCISE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 119, projet de loi modifiant la Loi de l'accise, 1934.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose la 2e lecture du projet de loi.

—Honorables sénateurs, étant donné que la Chambre des communes vient d'adopter le

bill, je n'en ai pas de mémoire explicatif. J'espère que mon honorable ami qui dirige l'autre parti acceptera l'assurance, en le parcourant, que le bill a été adopté dans l'autre Chambre, sans soulever de critique. J'ai l'impression que le projet de loi découle du budget voté dans l'autre Chambre, bien qu'il n'en soit peut-être pas ainsi de certains articles. Je puis peut-être dire qu'il semble viser l'application de la loi par le département.

Le premier amendement a pour objet de préciser que toutes les personnes employées pour la surveillance prévue par la loi ou pour l'application ou exécution de la loi sont des "préposés". La seule modification opérée est indiquée par les mots soulignés à la fin de l'alinéa:

ainsi que toute personne employée pour l'application ou exécution de la présente loi, y compris tout membre de la Royale gendarmerie à cheval du Canada.

L'amendement suivant porte que lorsque des droits ont été payés par erreur ou en excédent, le ministre peut effectuer le remboursement, si une demande écrite lui est faite à cet effet, dans les trois ans de la date du paiement. Il prévoit aussi la révocation des demandes, si cette formalité n'est pas remplie.

Certains spiritueux sont sujets à une déduction et l'amendement suivant prévoit pour les fabriques de vin une échelle de déductions, pour la diminution de volume par évaporation, comme il en est établi pour les distilleries sous le régime de l'article 142. Les déductions accordées se limitent toutefois à un an d'entreposage.

L'article 4 du projet de loi porte:

Toutes les personnes employées pour les fins de la présente loi, y compris les membres de la Royale gendarmerie à cheval du Canada, sont reconnus comme préposés de l'accise.

D'après l'article 5, quiconque refuse d'aider les préposés dans l'exécution de leurs fonctions commet un délit. L'amendement tend à inclure, parmi les infractions qui consistent à refuser d'aider les préposés à appliquer la loi, le fait de ne pas arrêté un navire, un véhicule ou un autre moyen de transport, quand une personne est requise de le faire par un préposé de l'accise. La disposition est le corollaire d'un article semblable de la loi des douanes.

L'article 6 a pour objet de rectifier une erreur typographique dans la disposition des alinéas (a) et (b) et de définir plus clairement la peine prévue dans l'alinéa (b).

L'article 7 a trait aux patentes et au montant du cautionnement exigé. On croit que la somme de mille dollars est une garantie suffisante contre l'emploi d'alambics de chimiste pour la fabrication illicite de spiritueux.

L'article 8 a pour objet de diminuer le droit de patente, pour alambics de chimiste, de $25 à $2, et de plus, d'exempter les hôpitaux publics du droit de patente.

L'article 9 a pour objet de diminuer de $20 à $2 le droit de patente d'un fabricant ou d'un importateur d'alambics.

L'article 10 a pour objet d'éclaircir le texte en y ajoutant des mots, omis par inadvertance, dans la seconde réserve d'un alinéa.

L'article 11 confère la sanction légale au droit de validation imposé par l'arrêté en conseil du mois de décembre 1933.

Puis suivent certaines questions d'ordre technique, que je n'ai pas besoin de lire au Sénat.

L'article 17 a pour objet d'établir plus clairement le pouvoir du ministre d'autoriser et de contrôler la vente de l'alcool spécialement dénaturé, en vue d'en empêcher l'emploi comme breuvage.

L'article 19, le dernier que j'ai besoin de mentionner, édicte des peines pour la violation des dispositions de la loi et des règlements.

Le très honorable ARTHUR MEIGHEN: Honorables sénateurs, je ne puis pas dire que j'ai des critiques à exprimer contre le projet de loi, mais il est malheureux qu'il ait été présenté à une période aussi avancée de la session. Le bill est long. Plusieurs de ses articles comportent des modifications secondaires, mais plusieurs sont importants. Il eût été fort utile de faire l'étude du projet de loi dans l'un de nos comités. Je ne sais pas au juste quelle sera la portée de certaines modifications. J'attire cependant votre attention sur l'article 13. Il établit un nouveau délit et il est fort important. Il dit:

Est en outre modifiée ladite loi par l'insertion de l'article suivant, immédiatement après l'article 169a:

"169b. Lorsque deux personnes ou plus sont trouvées ensemble et qu'elles ont en leur possession ou que l'une d'elles possède des spiritueux susceptibles de saisie en vertu de la présente loi, chacune de ces personnes ayant connaissance du fait de cette possession est coupable d'une infraction et punissable en conformité des dispositions de la présente loi comme si les marchandises étaient trouvées en sa possession."

C'est une disposition fort radicale. Supposons, par exemple, que A qui ne boit jamais, rende visite à son ami B. Au cours de la conversation, B confie à l'autre: "J'ai fabriqué à la maison cette liqueur spiritueuse qui est sur la table." Au moment même, entre un préposé de l'accise. Immédiatement, A devient passible d'une forte peine. Sous l'empire de l'article, un homme tout à fait innocent peut être

trouvé coupable. J'aimerais à entendre quelque justification de la disposition. La note explicative porte:

Cette modification a pour objet de rendre toutes les personnes trouvées avec celle qui commet une infraction prévue au paragraphe (1) de l'article 169, également coupables de la même infraction lorsqu'elles savent que leur compagnon possède des spiritueux de fabrication ou importation illicite.

L'honorable M. DANDURAND: J'ai reçu les explications suivantes du département:

Souvent l'on surprend ensemble des personnes en possession de spiritueux illicitement fabriqués ou importés. Quand le fisc les poursuit séparément ou collectivement, elles s'entendent invariablement pour que l'une d'elles se reconnaisse le possesseur de l'article, de sorte que les autres inculpés sont acquittés. A maintes reprises, il est arrivé à la connaissance des préposés que le prétendu possesseur des liqueurs spiritueuses ne l'était pas en réalité. Moyennant dédommagement, il consent à porter toute la peine du délit.

L'amendement est analogue à l'article 213 de la loi des douanes qui est ainsi libellé:

"Si deux personnes ou plus sont trouvées ensemble, et si elles sont collectivement ou individuellement en possession d'effets passibles de confiscation en vertu de la présente loi, chacune d'elles, ayant connaissance du fait, est coupable d'un acte criminel et punissable en conséquence."

Le très honorable M. MEIGHEN: Je ne vois aucune différence entre l'article et la disposition de la loi des douanes dont mon honorable ami vient de donner lecture. Pour l'instant, les deux articles me paraissent également mauvais. Je comprends l'embarras des fonctionnaires quand, persuadés de la culpabilité de plusieurs personnes, ils ne peuvent en poursuivre qu'une. Mais il faut avoir la preuve de la culpabilité d'un homme, avant de le tenir pour un criminel. Il est un peu excessif de supposer une personne coupable, quand elle a été arrêtée dans les circonstances mentionnées tantôt. Si nous adoptons cet article, tout le monde se sauvera dès qu'il sera question de spiritueux, je suppose. Si cela peut intéresser les honorables sénateurs, nous pouvons supposer sans crainte que les délinquants visés par la disposition sont de pauvres gens, et non de gros bonnets.

L'article 19 est certes important. Il prévoit des peines pour la violation des dispositions et l'établissement de règlements. La note explicative dit:

Cette modification a pour objet d'édicter une clause pénale complète et graduée afin de rendre exécutoires les dispositions de la loi et des règlements établis sous son empire concernant tous les alcools susceptibles d'être employés comme breuvages.

Je ne dis pas que l'article est condamnable, mais il est très rigoureux. Je comprends, cela va de soi, la nécessité de dispositions rigoureuses dans les cas de ce genre.

L'honorable M. DANDURAND: Nous pourrions adopter le projet de loi et en faire l'essai. Si des abus en résultent, nous pourrions y remédier lors de la prochaine session.

L'honorable M. QUINN: L'honorable sénateur sera peut-être lui-même l'une des victimes.

(La motion est adoptée et le bill est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, avec votre permission, je propose la troisième lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

LOI SPÉCIALE DES REVENUS DE GUERRE

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 120, projet de loi tendant à modifier la loi spéciale des revenus de guerre.

(Le projet de loi est lu pour la 1re fois.)

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, avec votre permission, je propose la deuxième lecture de ce projet de loi.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Avec la permission de la Chambre, je propose la troisième lecture du projet de loi.

(La motion est adoptée, le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.)

BILL DU TARIF DOUANIER

PREMIÈRE LECTURE

Un message est reçu de la Chambre des communes avec le bill 121, projet de loi tendant à modifier le tarif douanier.

Le projet de loi est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, avec la permission de la Chambre, je propose maintenant la deuxième lecture du projet de loi. Cette mesure découle du budget adopté par l'autre Chambre. Les annexes indiquent les numéros du tarif et contiennent une grande variété de modifications.

Le très honorable M. MEIGHEN: Quels sont les numéros concernant les meubles?

L'honorable M. DANDURAND: J'ai la vague impression que le relèvement des droits heurtera moins les principes de mon très honorable ami que les miens.

Le très honorable M. MEIGHEN: Honorables sénateurs, en lisant la mesure législative, je n'ai pu m'empêcher de déplorer que la voix claironnante de notre vieil et cher ami feu le Dr Clark ne puisse se faire entendre au sujet du projet de loi. Je remarque des relèvements de droits allant jusqu'à 45 p. 100 sur plusieurs catégories d'articles ouvrés. Je sais que le bill comporte une augmentation sensible des droits sur les meubles, bien que je n'aie pas examiné les articles. Je crois que trois ou quatre cents articles des annexes semblent s'imposer à la bienveillante attention du Gouvernement. C'est une forte et sonore affirmation de la valeur de la protection au pays.

Quelques honorables SÉNATEURS: Très bien! très bien!

Le très honorable M. MEIGHEN: On ne peut s'empêcher d'admirer la propagation constante de la doctrine, surtout quand elle atteint l'esprit supérieur du ministre actuel des Finances.

Le très honorable M. GRAHAM: Nous changeons tous d'avis sur ce point.

Le très honorable M. MEIGHEN: Que le chemin parcouru depuis l'époque des premiers discours en Saskatchewan. Mais tout cela est à l'honneur du ministre. Cela démontre simplement la puissance énorme et irrésistible de la vérité. La vérité se propage silencieusement mais sans obstacles, comme la lumière grandissante de l'aurore.

L'honorable M. DANDURAND: Je n'ai pas pris part directement à la lutte en septembre 1878.—c'était le 17, je crois,—alors que la politique nationale, sous la direction de John A. Macdonald,—il ne portait pas alors le titre de sir,—a amené la défaite du gouvernement d'Alexander Mackenzie. Mais quelques années après mon entrée dans la politique,—devrais-je dire en amateur, car j'étais alors un étudiant en droit de dix-neuf ans, j'ai honte de le dire,—j'ai pris part à la campagne en faveur d'une plus grande liberté des échanges. Je me souviens que mes premiers discours ont roulé sur la protection et le libre-échange et sur la construction du Pacifique-Canadien. Je pensais alors avoir une meilleure connaissance de l'économie politique que je n'en ai aujourd'hui. J'avais lu les discours de Bright et de Cobden, cela va de soi, et il me paraissait que la protection n'avait de raison d'être que dans un jeune pays où l'on désirait établir des industries destinées à soutenir la concurrence de celles d'un pays voisin très industrialisé. Mais on nous a mis en garde: "Ayez l'œil sur ces industries indigènes; plus elles grandissent, plus elles réclament le privilège de la protection contre la concurrence étrangère." Il serait intéressant de savoir combien des industries fondées sous le régime de la politique nationale en 1879 n'ont pas sollicité et obtenu l'établissement de droits protecteurs de plus en plus considérables. Mon très honorable ami a bien raison de prétendre que, puisque nous préconisons une plus grande liberté des échanges, nous devons être en faveur de dégrèvements. Je ne crois pas que nous ayons manqué tout à fait à notre devoir à cet égard.

Le très honorable M. MEIGHEN: A plusieurs exceptions.

L'honorable M. DANDURAND: Par les modifications que nous avons apportées à l'accord d'Ottawa, nous avons cherché à réduire les droits de douane et nous l'avons fait dans le traité avec les Etats-Unis. Nous appliquons le même principe dans nos traités de commerce avec les pays auxquels nous accordons et qui nous accordent le traitement de la nation la plus favorisée. Je me rappelle un éloquent discours prononcé par mon honorable ami de Montarville (l'hon. M. Beaubien) dans lequel il prétendait que la clause de la nation la plus favorisée comportait des dégrèvements préjudiciables à nos industries.

Naturellement, le Gouvernement doit tenir compte de l'état de choses existant. Des industries établies assurent un emploi à des milliers d'ouvriers et nous devons procéder avec prudence aux remaniements du tarif, afin de ne pas causer de violentes perturbations.

Le très honorable M. MEIGHEN: Le relèvement des droits sur les meubles a pour objet, je suppose, d'empêcher de violentes perturbations dans cette industrie.

L'honorable M. DANDURAND: J'avais quelques données sur l'industrie du meuble. Je crois que la Commission du tarif a rédigé un rapport sur les diverses industries de produits ouvrés, sur celle du meuble entre autres. La Commission a recommandé une légère majoration du droit sur les meubles et un fort dégrèvement sur d'autres articles. Le Gouvernement donne maintenant suite à ce vœu.

Nous pourrions, je suppose, rester ici des heures à vérifier si le droit imposé à chaque article est justifié. Je n'entreprendrai pas cette tâche en ce moment. Je me contenterai de demander...

Le très honorable M. GRAHAM: Je préférerais que nous adoptions le bill.

L'honorable M. DANDURAND: ...que nous adoptions le bill, et j'en propose la deuxième lecture.

(La motion est adoptée et le projet de loi est lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose la 3e lecture du projet de loi.

La motion est adoptée; le projet de loi est lu pour la 3e fois et adopté.

TRAVAUX DU SÉNAT

L'honorable M. DANDURAND: Honorables sénateurs, je crois savoir que la seule autre mesure législative qui doit nous venir de la Chambre des communes est le bill de subsides. Si l'on veut bien m'accorder quelques minutes, je vais m'assurer de l'heure à laquelle nous pourrons ajourner la séance.

Le très honorable M. GRAHAM: Honorables sénateurs, bien que ce côté-ci de la Chambre ait reçu du renfort en la personne de l'honorable représentante de Rockcliffe (l'hon. Cairine Wilson), les deux côtés de la Chambre sont sans leaders. Le nôtre (l'hon. M. Dandurand) est allé s'assurer de l'heure de la prochaine réunion du Sénat. Comme peu de membres sont présents pour recevoir cette indication, je crois que nous ferions mieux de déclarer qu'il est six heures. Son Honneur le Président pourra faire sonner la cloche pour la reprise de la séance.

L'honorable M. DONNELLY: L'honorable leader du Gouvernement (l'hon. M. Dandurand) a dit, je crois, que l'autre Chambre avait d'autres mesures législatives à nous transmettre et qu'il allait voir quand nous les recevrions ici.

Le très honorable M. GRAHAM: Il n'y a plus que le bill de subsides.

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

Reprise de la séance

PROROGATION DU PARLEMENT

Son Honneur le PRÉSIDENT informe le Sénat qu'il a reçu du secrétaire du Gouverneur général une lettre l'informant que Son Excellence se rendra à la salle du Sénat à neuf heures ce soir, en vue de proroger la présente session du Parlement.

BILL DE SUBSIDES N° 3

PREMIÈRE LECTURE

Il est reçu un message de la Chambre des communes transmettant le bill n° 118, intitulé: Loi allouant à Sa Majesté certaines sommes d'argent pour le service public de l'année financière expirant le 31 mars 1938.

Le bill est lu pour la 1re fois.

DEUXIÈME LECTURE

L'honorable RAOUL DANDURAND propose que le bill soit lu pour la 2e fois.

—Honorables sénateurs, vous remarquerez que ce bill comporte des crédits de $186,975,-895, de $80,052,755 et de $11,330,955 pour le service public de l'année financière commençant le 1er avril 1937 et se terminant le 31 mars 1938, comme il est exposé en détail aux annexes du bill. L'article 5 autorise l'émission d'un emprunt de 200 millions de dollars pour des travaux publics et d'autres fins générales.

Je n'entrerai pas dans plus de détails, on les trouvera aux diverses annexes du bill.

(La motion est adoptée et le bill lu pour la 2e fois.)

TROISIÈME LECTURE

L'honorable M. DANDURAND propose que le bill soit lu pour la 3e fois.

La motion est adoptée, le bill lu pour la 3e fois et adopté.

Le Sénat s'ajourne à loisir.

Son Excellence le Gouverneur général étant venu et étant assis sur le trône, Son Honneur le Président ordonne au gentilhomme huissier à la verge noire de se rendre à la Chambre des communes et d'informer cette Chambre que: "C'est le plaisir de Son Excellence le Gouverneur général que les Communes se rendent immédiatement auprès de lui dans la salle du Sénat".

La Chambre des communes étant venue, accompagnée de son Orateur, les bills suivants sont sanctionnés au nom de Sa Majesté par Son Excellence le Gouverneur général:

BILLS SANCTIONNÉS

Loi pour la protection des cinq jumelles Dionne.

Loi abrogeant la Loi du Conseil de biologie et instituant le Conseil de recherches sur les pêcheries du Canada.

Loi concernant l'établissement d'un parc national dans la province du Nouveau-Brunswick et modifiant la Loi sur les parcs nationaux de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, 1936.

Loi autorisant un contrat entre Sa Majesté le Roi et la Corporation de la cité d'Ottawa.

Loi modifiant la Loi du ministère du Revenu national.

Loi modifiant la Loi de la Cour suprême.

Loi pour remettre en vigueur et modifier la Loi taxant les Profits d'affaires pour la guerre, 1916.

Loi concernant un certain accord commercial entre le Canada et l'Uruguay.

Loi pour faire droit à Clara Emily Taylor Elkin.
Loi pour faire droit à Yetta Ginsburg.
Loi pour faire droit à Marguerite Emily Coombe Low.
Loi pour faire droit à Mary May Rowell Thom.
Loi pour faire droit à Eva Josephine Millicent Good Ross.
Loi pour faire droit à Eva Schiller Lightstone.
Loi pour faire droit à Ruth Jessica Kimpton Shiells.
Loi pour faire droit à Grace Ellen Doris Newman.
Loi pour faire droit à Gretna Golden Laird Rankin.
Loi pour faire droit à Frank Horace Wood.
Loi pour faire droit à Edith Mary Bowers-Hill O'Hagan.
Loi pour faire droit à Isobel Jean Herbert Fleming Johnson.
Loi pour faire droit à Emilie Letsch Rutishauser.
Loi pour faire droit à Miriam Silverman.
Loi pour faire droit à Alice Mary Hickman Ings.
Loi pour faire droit à Norah Clara Simson Warden.
Loi pour faire droit à Muriel Beatrice Brown Gray.
Loi pour faire droit à Joseph-Gédéon-Emilien Tanguay.
Loi pour faire droit à Mabel Marjorie Powter Johnston.
Loi pour faire droit à Evelyn McCaughan McBride.
Loi pour faire droit à Marie-Liette Fortier Mickles.
Loi pour faire droit à Cecile Snyder Rashback.
Loi modifiant la Loi des douanes.
Loi concernant l'enrôlement à l'étranger.
Loi constituant en corporation les Lignes aériennes Trans-Canada.
Loi concernant les approvisionnements du ministère des Transports.
Loi pour surveiller et réglementer la vente des aliments du bétail.
Loi concernant l'essai, l'inspection et la vente des semences.
Loi modifiant la Loi de la Royale gendarmerie à cheval du Canada.
Loi concernant une certaine convention entre le Canada et les Etats-Unis d'Amérique pour la conservation de la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional et la mer de Béring, signée à Ottawa le 29e jour de janvier 1937.
Loi pour aider les provinces d'Alberta, du Manitoba et de la Saskatchewan à financer le coût des semences et des travaux d'ensemencement pour l'année-récolte 1937.
Loi concernant les obligations à clause-or.
Loi modifiant le Tarif des douanes.
Loi aidant à soulager le chômage et la misère de l'agriculture.
Loi concernant un certain accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne.
Loi pourvoyant à l'annulation d'actions de capital et de certaines dettes du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada envers Sa Majesté et à l'ajustement des comptes du réseau.
Loi pour faire droit à Albert Henry Pergley.
Loi pour faire droit à Suzanne Rosenthal Winnikoff.
Loi pour faire droit à Kate Mary Briggs Robinson.
Loi pour faire droit à Mildred Gordon Kahn.
Loi pour faire droit à Ernest Arthur Allen.
Loi pour faire droit à Florence Rose Wright Clark.
Loi pour faire droit à Constance Hope Davidson.
Loi pour faire droit à Rosalie Annie Arathoon Webster.
Loi pour faire droit à Minnie Sidilkofsky Sadegursky.
Loi pour faire droit à Simone Baillargeon Mann.
Loi pour faire droit à Thelma Lucille Farr.
Loi pour faire droit à Sybil Geddes.
Loi pour faire droit à Maurice-Amédée Tremblay.
Loi modifiant la Loi de l'Immigration.
Loi concernant The Premier Trust Company.
Loi constituant en corporation la Compagnie d'Assurance Canadienne Mercantile.
Loi modifiant la Loi de l'accise, 1934.
Loi modifiant la Loi spéciale des revenus de guerre.
Loi modifiant le Tarif des douanes.
Loi modifiant la Loi des enquêtes sur les coalitions et la Loi modificatrice.
Loi ayant pour objet d'accorder à Sa Majesté certaines sommes pour le service public de l'année financière se terminant le 31 mars 1938.

DISCOURS DU TRÔNE

Après quoi il plaît à Son Excellence le Gouverneur général de clore la deuxième session de la dix-huitième législature du Canada par le discours suivant:

Honorables Membres du Sénat,
Membres de la Chambre des communes,

Je tiens à vous exprimer ma satisfaction pour le soin et la diligence que vous avez apportés aux délibérations de la session parlementaire qui s'achève. L'attention scrupuleuse et constante qui a marqué vos travaux législatifs se manifeste par le nombre et l'importance des mesures édictées.

L'amélioration générale et sensible des conditions économiques dénote un progrès continu vers le relèvement national. Le chiffre des exportations n'a jamais été aussi élevé depuis 1929. A mesure que la situation du marché du travail s'améliore, il se produit une diminution notable du nombre des assistés.

Convaincus que la reprise économique dépend de l'expansion du commerce, mes ministres ont poursuivi leurs efforts pour négocier des accords avec les pays désireux de commercer avec le Canada sur une base de réciprocité.

Vous avez approuvé l'accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni. Il a été donné suite aux modifications du Tarif douanier prévues par cet accord. En assurant un plus libre échange de denrées par l'abaissement des barrières douanières, le nouvel accord apportera, croit-on, des bénéfices importants aux producteurs et aux consommateurs. Il contribuera, en outre, à affermir les bons rapports entre le Royaume-Uni et le Dominion.

Vous avez ratifié un accord commercial avec l'Uruguay ainsi qu'un accord commercial provisoire avec l'Allemagne. Les négociations entamées avec le gouvernement du Commonwealth d'Australie pour la revision de l'accord actuel avec ce dernier pays sont en bonne voie.

Vous avez adopté des dispositions spéciales pour favoriser la vente des produits agricoles.

Vous avez pris les mesures nécessaires pour donner effet aux Conventions conclues entre les Canada et les Etats-Unis en vue de la conservation de la pêche du saumon sockeye et du flétan du Pacifique.

En vue d'activer la construction et le placement d'un plus grand nombre d'ouvriers dans l'industrie du bâtiment, il a été adopté une loi pour faciliter l'avance de fonds nécessaire à la réfection des maisons rurales et urbaines. On a également pourvu à l'extension du rétablissement agricole dans les zones de sécheresse de l'Ouest canadien et à l'octroi de secours à l'industrie de la pêche. De concert avec les provinces, le Dominion a pris de nouvelles mesures pour atténuer le chômage et la crise agricole.

Il a été établi des dispositions législatives dans le dessein d'accorder des pensions aux aveugles qui ont atteint l'âge de quarante ans.

Vous avez édicté des lois pour l'établissement d'un service aérien transcanadien et pour la revision de l'armature financière des Chemins de fer nationaux du Canada.

Des mesures plus efficaces pour la défense du Canada ont été adoptées.

Vous avez édicté des lois empêchant l'enrôlement des ressortissants de ce pays pour les guerres à l'étranger et prévoyant le contrôle des exportations de munitions et de matériel de guerre. L'ardent désir qu'éprouve le peuple canadien de prévenir le recours à la force armée, et de favoriser la paix, a trouvé une autre expression dans des mesures administratives visant au contrôle des profits réalisés dans la fabrication de matériel et d'approvisionnements de défense.

Mes Ministres estiment que l'évolution économique et sociale depuis la Confédération nécessite un remaniement de l'organisation gouvernementale du Canada. Comme premier pas nécessaire dans cette voie, il a été décidé d'instituer une commission royale d'enquête pour examiner la répartition des responsabilités et pouvoirs financiers entre le Dominion et les provinces.

Le couronnement de Leurs Majestés le roi George VI et la reine Elizabeth, qui aura lieu le 12 mai, est un événement d'une portée exceptionnelle pour les nations de la Communauté britannique. On est à faire les derniers préparatifs pour que le Canada soit convenablement représenté aux cérémonies.

En outre, le Canada sera dûment représenté à la Conférence impériale qui s'ouvrira à Londres aussitôt après le Couronnement.

Membres de la Chambre des communes,

Je vous remercie d'avoir pourvu aux besoins de l'Administration.

Honorables membres du Sénat,

Membres de la Chambre des communes,

Au moment de vous quitter, je prie la Divine Providence de bénir vos travaux.

INDEX

DU

COMPTE RENDU OFFICIEL DES DÉBATS DU SÉNAT DU CANADA

DEUXIÈME SESSION—DIX-HUITIÈME LÉGISLATURE, 1937

Abréviations:—*A.*, acceptation, adoptée, adoption; *am. s.-am.*, amendement, sous-amendement; *av.*, avis; *b.*, bill, loi, projet de loi; *c.*, comité, en comité; *d.*, demande de renseignement, de document; question et réponse; *déb.*, débat; *dél.*, délibérations; *dép.*, dépôt; *dis.*, discussion; *div.*, divorce; *e.*, étude, examen; *i.*, impression; *ins.*, inscription; *l.*, lecture; *m.*, motion, motionnaire; *o.*, ordre; 1*er*, 1*re*, 2*e* 3*e*, premier, première, deuxième, troisième; *p.*, projet; *rap.*, rapport; *ray.*, rayée; *rec.*, rectification; *rej.*, rejetée; *rem.*, remise; *ren.*, renvoi; *réser.*, réservée; *résol.*, résolution; *s.*, sanction royale; *sui.*, suite; *v.*, voir

A

Abdication de Sa Majesté le roi Edouard VIII:
Voir Edouard VIII (Sa Majesté le roi)

Accise, 1934:
B. 1*re*, 2*e l.* 396; 3*e l.* 398, *s.* 401

Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni:
B. 1*re*, 2*e l.* 242; 3*e l.a.* 244, *s.* 271

Accord commercial entre le Canada et l'Uruguay:
B. 1*re l.* 291; 2*e l.* 311; 3*e l. a.* 312, *s.* 400

Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne:
B. 1*re l.* 362; 2*e l.* 376; 3*e l. a.* 378, *s.* 401

Accord relatif à la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser:
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Adresses:
Discours du trône, *v.* Discours du trône
George VI (Sa Majesté le roi), *v.* George VI (Sa Majesté le roi)

Affaires extérieures:
V. Adresses, Affaires navales, Délégués du Sénat au Couronnement, Edouard VIII (Sa Majesté le roi), Enrôlement à l'étranger, George VI (Sa Majesté le roi), Succession au trône, Zones franches de commerce étranger

Affaires indiennes:
V. Mines et Ressources

Affaires navales:
D. av. dis. 94, *rec. dis.* 116, *sui. du déb.* 173, 256, 293, 385

Agriculture:
V. Agriculture et forêts, Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, Aliments du bétail, Arrangement entre cultivateurs et créanciers, Conseil canadien d'horticulture, Conservation des légumes et des fruits, Garantie des emprunts pour grains de semence, Importations de grains au Canada, Industrie de la betterave à sucre, Industrie laitière, Ministère, Populations agricoles, Rétablissement agricole des prairies, Semences

Agriculture (Aide au soulagement du chômage et la misère à l'):
V. Aide au soulagement du chômage et la misère à l'agriculture

Agriculture (Ministère de l'):
V. Ministère de l'Agriculture

Agriculture et forêts:
C.
Aliments du bétail, *v.* Aliments du bétail
Dép. de rap. 383
Semences, *v.* Semences

Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture:
B. 1*re l.* 341, 2*e l.* 361, 373; 3*e l. a.* 376, *s.* 401

Ajournement de la Chambre:
Travaux, 82, 92, 168, 290
Vacances de Pâques, *v.* Vacances de Pâques

Alberta (Sable goudronneux de l'):
V. Sable goudronneux de l'Alberta

Aliments du bétail:
Surveillance et réglementation de la vente, *b.* 1*re*, 2*e l.* 362, *rap. du c.* 3*e l. a.* 383, *s.* 401

Allemagne (Accord commercial provisoire entre le Canada et l'):
V. Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne

Allen (Ernest Arthur):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Alma, (P.Q.):
V. Ballantyne (L'hon. Charles Colquhoun)

Anniversaire de naissance:
V. Graham (Le très hon. George Perry)

Anthracite de l'Indochine française (Importations d'):
V. Importations d'anthracite de l'Indochine française

Appels de divorce en Colombie-Britannique:
B. 1*re l. ins.* 95; 2*e l. a.* 112; 3*e l. a.* 115, *s.* 271

Approvisionnements du ministère des Transports:
B. 1*re l.* 291; 2*e l. ren. au c.* 312, *rap. du c.* 3*e l. a.* 329, *s.* 401

Armements:
V. Affaires navales, Défense nationale, Relations

Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'):
Application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 249
D. 155, 171, 249

Arthurs (L'hon. James), Parry-Sound, (Ont.):
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 90

Aseltine (L'hon. Walter Morley), Saskatchewan-Centre-Ouest, (Sask.):
Adresse en réponse au discours du trône, 24
Norton (C. O. M.), *div. b.* 3*e l.* 93
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 2*e l.* 135
Transports, *b.* 3*e l. m.* 202

Association de bienfaisance des Fils d'Ecosse:
V. Sons of Scotland Benevolent Society, The

Assurance canadienne mercantile (Cie d'):
V. Cie d'assurance canadienne mercantile

Assurances (Surintendant des):
V. Cie d'assurance canadienne mercantile, Cies d'assurance canadiennes et britanniques, Federal Fire Insurance Co. of Canada, Gore District Mutual Fire Insurance Co., Sterling Insurance Co. of Canada, Toronto General Insurance Co., Wellington Fire Insurance Co.

Aurora (Croiseur):
V. Croiseur *Aurora*

Australie ou la Nouvelle-Zélande (Service de navigation entre le Canada et l'):
V. Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande

Aveugles:
V. Pensions de vieillesse

Aviation:
V. Défense nationale, Lignes aériennes Trans-Canada, Transports

Aylesworth (L'hon. sir Allen Bristol), York-Nord, (Ont.):
Toronto General Insurance Co. *b.* 1*re l.* 82; 2*e l.* 91
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* pair, 235

B

Baie d'Hudson (Pêche commerciale dans la):
V. Pêche commerciale dans la baie d'Hudson

Baillargeon-Mann (Simone):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Ballantyne (L'hon. Charles Colquhoun), Alma, (P.Q.):
Adresse en réponse au discours du trône, 16, 25
Défense nationale, 20; relations entre le Canada et les Etats-Unis, 17; situation internationale, 16
Affaires navales, *d. av. dis.* 94, 116, *sui. du déb.* 173, 256, 293, 385
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 373
Ajournement de la Chambre, travaux, 168
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 132; 3*e. l. a.* 145
Conseil des recherches sur les pêcheries, *b.* 1*re l.* 249; 2*e l.* 283
Croiseur *Aurora, d. av.* 139, 171
Douanes, *b.* 2*e l. m. réser.* 310
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 76
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 88
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 2*e l.* 135
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l.* 334, 3*e l. a.* 351, message de la Chambre des communes, 380
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 370
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 65, *ren. au c.* 73

Banque et commerce:
C. 91, 98, 106, 124, 125, 126, 250, 286, 329, 341, 384, 386
Approvisionnements du ministère des Transports, *v.* Approvisionnements du ministère des Transports
Coalitions, *v.* Coalitions
Dép. de rap. 250, 286, 329, 386
Douanes, *v.* Douanes
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie des emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *v.* Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la)
Zones franches de commerce étranger, *v.* Zones franches de commerce étranger

Barnard (L'hon. George Henry), Victoria, (C.-B.):
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 241
Enrôlement à l'étranger, *b. o. pour* 2*e l.* 248
Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, *d.* 170

Beaubien (L'hon. C.-P.), Montarville, (P.Q.):
Conseil des recherches sur les pêcheries, *b.* 2*e l.* 283
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. m.* 329; 3*e l. s.-am.* vote, *a.* 348, message de la Chambre des communes, 381
Transports, *b. e. en c.* 186; 3*e l. m. rej.* 207, pair, 235

Beaulne (Ivy Jackson):
Div. b. 1*re l.* 82; 2*e l.* 92; 3*e l. a.* 93, *s.* 271

Bedford-Halifax, (N.-E.):
V. Quinn (L'hon. Felix Patrick)

Bestiaux:
Taux de transport, 195-197

Bétail (Aliments du):
V. Aliments du bétail

Betterave à sucre (Industrie de la):
V. Industrie de la betterave à sucre

Bibliothèque du Parlement:
Modification à la composition du personnel, 291

Bills, lois, projets de loi:
Accise, 1934; 1*re,* 2*e l.* 396; 3*e l. a.* 398, *s.* 401
Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni, 1*re,* 2*e l.* 242; 3*e l. a.* 244, *s.* 271

Bills, lois, projets de loi—*Suite*
Accord commercial entre le Canada et l'Uruguay, 1*re l.* 291; 2*e l.,* 311; 3*e l. a.* 312, *s.* 400
Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne, 1*re l.* 362; 2*e l.* 376; 3*e l.a.* 378, *s.* 401
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, 1*re l.* 341; 2*e l.* 361, 373; 3*e l. a.* 376, *s.* 401
Aliments du bétail, 1*re,* 2*e l.* 362, *rap. du c.* 3*e l. a.* 383, *s.* 401
Allen (E. A.), *v.* Allen (Ernest Arthur)
Appels de divorce en Colombie-Britannique, 1*re,* 2*e l. ins.* 95; 2*e l.* 112; 3*e l. a.* 115, *s.* 271
Approvisionnements du ministère des Transports, 1*re l.* 291; 2*e l. ren. au c.* 312, *rap. du c.* 329; 3*e l. a.* 329, *s.* 401
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 155, 171, application à l'île du Prince-Edouard, *d.* 249
Baillargeon-Mann (S.), *v.* Baillargeon-Mann (Simone)
Beaulne (I. J.), *v.* Beaulne (Ivy Jackson)
Blacklock (J. N.), *v.* Blacklock (Joseph Neilson)
Canadian Red Cross Society, 1*re l.* 71; 2*e l. e. en c.* 3*e l. a.* 79, *s.* 271
Cens électoral fédéral, 1*re l.* 44; 2*e l.* 3*e l. a.* 50, *s.* 271
Central Finance Corporation, 1*re l.* 71; 2*e l.* 79, *rap. du c.* 126; 3*e l. a.* 140
Chemins de fer, 1*re l.* 3
Clark (F. R. W.), *v.* Clark (Florence Rose Wright)
Coalitions, 1*re,* 2*e l.* 339, *ren. au c.* 340, *i. des dél. du c.* 346, *rap. du c.* 386; 3*e l. a.* 396, *s.* 401
Cohen (A. N.), *v.* Cohen (Annie Nemchek)
Cie d'assurance canadienne mercantile, 1*re l.* 185; 2*e l.* 237, *rap. du c.* 250, 286, 3*e l. a.* 287, *s.* 401
Cie des Prêts et finance industrielle, 1*re l.* 71; 2*e l.* 81, *rap. du c.* 124; 3*e l. a.* 154
Cies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932; 1*re l.* 43; 2*e l.* 48; 3*e l. a.* 49, *s.* 270
Connor (W. E.), *v.* Connor (William Edward)
Conseil des recherches sur les pêcheries, 1*re l.* 249; 2*e l.* 282; 3*e l. a.* 284, *s.* 400
Contrat d'Ottawa, 1*re l.* 249; 2*e l.* 285; 3*e l. a.* 286, *s.* 400
Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937; 1*re,* 2*e l.* 364; 3*e l. a.* 366, *s.* 401
Cour suprême, 1*re l.* 287, 2*e l.* 291; 3*e l. a.* 292, *s.* 400
Davidson (C. H.), *v.* Davidson (Constance Hope)

Bills, lois, projets de loi—*Suite*
Div. v. Divorces,
1*re l.* 74, 82, 107, 125, 167, 237, 287, 313, 340
2*e l.* 82, 92, 115, 155, 168, 250, 287, 313, 340
3*e l. a.* 83, 93, 124, 166, 184, 272, 287, 313, 340
S. 271, 401
Douanes, 1*re l.* 290; 2*e l. m. réser.* 310; 2*e l.* 319, *rap. du c.* 3*e l. a.* 341, *s.* 401
Doxsey (C. M.), *v.* Doxsey (Charles Marsh)
Elkin (C. E. T.), *v.* Elkin (Clara Emily Taylor)
Employeurs et employés, 1*re l.* 347
Enrôlement à l'étranger, 1*re l. o. pour* 2*e l.* 247; 2*e l.* 248, 284, *e. en c.* 287, *a. de l'am.* 3*e l. a.* 289, *s.* 401
Farr (T. L.), *v.* Farr (Thelma Lucille)
Federal Fire Insurance Co. of Canada, 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Financement des chemins de fer Nationaux, 1*re*, 2*e l.* 248; 3*e l. a.* 256, *s.* 271
Garantie des emprunts pour grains de semence, 1*re*, 2*e l.* 3*e l. a.* 366 *s.* 401
Geddes (S.), *v.* Geddes (Sybil)
Ginsburg (Y.), *v.* Ginsburg (Yetta)
Gore District Mutual Fire Insurance Co. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Gray (M. B. B.), *v.* Gray (Muriel Beatrice Brown)
Immigration, 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 384, *s.* 401
Industrie laitière, 1*re l.* 44; 2*e l.* 51; 3*e l. a.* 72, *s.* 271
Ings (A. M. H.), *v.* Ings (Alice Mary Hickman)
Intérêt privé (D'), *v.* Bills d'intérêt privé
Johnson (I. J. H. F.), *v.* Johnson (Isobel Jean Herbert Fleming)
Johnston (M. M. P.), *v.* Johnston (Mabel Marjorie Powter)
Jumelles Dionne (Protection des cinq), 1*re*, 2*e l.* 246, *ren. au c.* 247, *rap. du c.* 3*e l. a.* 271, *s.* 400
Kahn (M. G.), *v.* Kahn (Mildred Gordon)
Kitchin (J. S.), *c.* Kitchin (Judith Sanners)
Lightstone (E. S.), *v.* Lightstone (Eva Schiller)
Lignes aériennes Trans-Canada, 1*re l.* 290; 2*e l.* 300, *ren. au c.* 310, *rap. du c.* 339; 3*e l. a.* 339, *s.* 401
Loi spéciale des revenus de guerre, 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 398, *s.* 401
Low (M. E. C.), *v.* Low (Marguerite Emily Coombe)
McBride (E. McC.), *v.* McBride (Evelyn McCaughan)
Mickles (M.-L. F.), *v.* Mickles (Marie-Liette Fortier)
Ministère du Revenu national, 1*re l.* 272; 2*e l.* 289; 3*e l. a.* 290, *s.* 400
Newman (G. E. D.), *v.* Newman (Grace Ellen Doris)

Bills, lois, projets de loi—*Suite*
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 247, *s.* 271
Norton (C. O. M.), *v.* Norton (Charlotte Opal Moore)
Obligations à clause-or, 1*re*, 2*e l.* 366; 3*e l. a.* 369, *s.* 401
O'Hagan (E. M. B.-H.), *v.* O'Hagan (Edith Mary Bowers-Hill)
Parcs nationaux, 1*re l.* 249; 2*e l.* 284; 3*e l. a.* 285, *s.* 400
Pensions de la milice, 1*re l.* 44; 2*e*, 3*e l. a.* 50, *s.* 271
Pensions de vieillesse, 1*re l.* 185; 2*e l.* 235, *e. en c.* 236; 3*e l. a.* 237, *s.* 271
Pergley (A. H.), *v.* Pergley (Albert Henry)
Poids et mesures, 1*re l.* 44; 2*e l.* 49, *e. en c.* 59; 3*e l. a.* 61, *s.* 271
Poinçonnage des métaux précieux, 1*re*, 2*e l.* 246; 3*e l. a.* 256, *s.* 271
Ports et jetées de l'Etat, 1*re l.* 71; 2*e l.* 75, *ren. au c.* 78, *rap. du c.* 3*e l. réser.* 106; 3*e l. a.* 112, *s.* 271
Premier Trust Co. 1*re l.* 185; 2*e l.* 237, *rap. du c.* 3*e l. a.* 250, *s.* 401
Rankin (G. G. L.), *v.* Rankin (Gretna Golden Laird)
Rashback (C. S.), *v.* Rashback (Cécile Snyder)
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, 1*re l.* 82; 2*e l.* 83, *ren. au c.* 91; 3*e l. a.* 98, *s.* 271
Rétablissement agricole des Prairies, 1*re*, 2*e l. ins.* 115, 124, *ren.* 125; 2*e l.* 133; 3*e l. a.* 153, *s.* 271
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, 1*re*, 2*e l. m.* 245; 2*e l.* 272, *ren. au c.* 282, *rap. du c.* 3*e l. m.* 329, *i. des dél. du c.* 3*e l.* 347, vote, *a. de l'am.* 361, message de la Chambre des communes, 378, *s.* 401
Robinson (K. M. B.), *v.* Robinson (Kate Mary Briggs)
Ross (E. J. M. G.), *v.* Ross (Eva Joséphine Millicent Good)
Ross (J. G.), *v.* Ross (James Gordon)
Royale Gendarmerie à cheval du Canada, 1*re*, 2*e l.* 363; 3*e l. a.* 364, *s.* 401
Rutishauser (E. L.), *v.* Rutishauser (Emilie Letsch)
Sadegursky (M. S.), *v.* Sadegursky (Minnie Sidilkofsky)
Salberg (F. A. I.), *v.* Salberg (Florence Anna Iverson)
S. v. Sanctions royales
Semences, 1*re*, 2*e l. ren. au c.* 363, *rap. du c.* 383; 3*e l. a.* 384, *s.* 401

Bills, lois, projets de loi—*Fin*
Shiells (R. J. K.), *v.* Shiells (Ruth Jessica Kimpton)
Silverman (M.), *v.* Silverman (Miriam)
Sons of Scotland Benevolent Society, The, 1*re l.* 82; 2*e l.* 91, *rap. du c.* 115; 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Sterling Insurance Co. of Canada, 1*re*, 2*e l.* 71, 81, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Subsides,
No 1; 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 245, *s.* 271
No 2; 1*re*, 2*e l.* 252; 3*e l. a.* 253, *s.* 271
No 3; 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 400, *s.* 401
Succession au trône, 1*re l.* 31; 2*e l.* 32; 3*e l. a.* 38, *s.* 270
Sufrin (M. T.), *v.* Sufrin (Mildred Tannenbaum)
Tanguay (J.-G.-E.), *v.* Tanguay (Joseph-Gédéon-Emilien)
Tarif des douanes, 1*re*, 2*e l.* 369; 3*e l. a.* 371, *s.* 401
Tarif douanier, 1*re*, 2*e l.* 398; 3*e l. a.* 400, *s.* 401
Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre, 1916; 1*re l.* 290; 2*e l.* 310; 3*e l. a.* 311, *s.* 400
Thom (M. M. R.), *v.* Thom (Mary May Rowell)
Toronto General Insurance Co. 1*re l.* 82; 2*e l.* 91, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Transports, *av.* de présentation, 38, *ren.* de la présentation, 42, 1*re l.* 44, *c.* des chemins de fer 48; 2*e l.* 51, *ren. au c.* 55, séance du *c.* 74, 155, 167, *rap. du c.* 168, 184, *e. en c.* 186; 3*e l.* 189, *rej.* 203, vote, 234, pair, 235
Tremblay (Maurice-Amédée), *v.* Tremblay (Maurice-Amédée)
V. Bills d'intérêt privé
Walker (F. H.), *v.* Walker (Francis Hector)
Warden (N. C. S.), *v.* Warden (Norah Clara Simson)
Webster (R. A. A.), *v.* Webster (Rosaline Annie Arathoon)
Wellington Fire Insurance Co. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125, *s.* 271
Winnikoff (S. R.), *v.* Winnikoff (Suzanne Rosenthal)
Wood (F. H.), *v.* Wood (Frank Horace)
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, 1*re l.* 42; 2*e l.* 58; 3*e l. a. réser.* 63, *ren. au c.* 68, 72, séances du *c.* 106, *rap. du c.* 3*e l. a.* 115

Bills d'intérêt privé:
1*re l.* 71, 82, 185, 246
2*e l.* 79, 91, 237
3*e l.* 125, 140, 154, 250, 271, 287
Rap. du c. 115, 124, 126, 250, 271, 286
S. 271, 401
V. Bills, lois, projets de loi

Black (L'hon. Frank Bunting), Westmorland, (N.-B.):
Adresse en réponse au discours du trône, 27
Défense nationale, 27; relations entre le Canada et les Etats-Unis, 29; relations internationales, 29
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 386
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 375
Ajournement de la Chambre, travaux, 168
Approvisionnements du ministère des Transports, *b. rap. du c.* 329
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80, *rap. du c.* 126; 3*e l. a.* 149
Coalitions, *b. i. des dél. du c.* 346, *rap. du c.* 386
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b. rap. du c.* 250, 286
Cie des Prêts et finance industrielle, *b. rap. du c.* 124
Douanes, *b.* 2*e l.* 323, *rap. du c.* 3*e l. a.* 341
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 289
Financement des chemins de fer Nationaux, *b.* 3*e l. a.* 256
Gore District Mutual Fire Insurance Co. *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 125
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 368
Premier Trust Co. *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 250
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l.* 275; 3*e l. a.* 348
Sons of Scotland Benevolent Society, The, *b. rap. du c.* 115
Sterling Insurance Co. of Canada, *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 125
Subsides,
No 2, *b.* 3*e l. a.* 253
Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre 1916, *b.* 2*e l.* 311
Toronto General Insurance Co. *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 125
Transport, *b. rap. du c.* 168
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. ren. au c.* 70, séances du *c.* 106, *rap. du c.* 3*e l. a.* 115

Blacklock (Joseph Neilson):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l. a.* 83, *s.* 271

Blanc-seing:
Législation, 252, 253, *v.* 341-343, 370, 371

Blondin (L'hon. Pierre-Edouard), Champlain, (P.Q.):
Adresse en réponse au discours du trône, 23
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 132
Cie des Prêts et finance industrielle, *b.* 2*e l.* 81

Blondin (L'hon. Pierre-Edouard)—*Fin*
Sterling Insurance Co. of Canada, *b.* 2*e l.* 81
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b.* 3*e l. a. réser.* 63

Bruce-Sud, (Ont.):
V. Donnelly (L'hon. James J.)

Buchanan (L'hon. William Asbury), Lethbridge, (Alta):
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 76
Transports, *b.* 3*e l. m.* 200

Burns (L'hon. Patrick), Calgary, (Alta):
Décès, éloge, 95

C

Calder (L'hon. James Alexander), Saltcoats, (Sask.):
Adresse en réponse au discours du trône, 30
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 177
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l.* 114
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 129; 3*e l. a.* 149
Douanes, *b.* 2*e l.* 321
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 105
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 359
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 210, pair, 235

Calgary, (Alta):
V. Burns (L'hon. Patrick)

Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande (Service de navigation entre le):
V. Service de la navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande

Canada et Cuba:
Commerce de 1922 à 1936, *d.* 56

Canada et les Etats-Unis (Convention entre le), relative à l'impôt sur le revenu:
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu

Canada et les Etats-Unis (Convention entre le), sur la pêche du saumon sockeye:
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye

Canada et les Etats-Unis (Relations entre le):
V. Relations entre le Canada et les Etats-Unis

Canada et la Jamaïque:
Commerce de 1922 à 1936, *d.* 62

Canada et la République Dominicaine:
Commerce de 1922 à 1936, *d.* 56

Canada et le Royaume-Uni (Accord commercial entre le):
V. Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni

Canada et Trinidad:
Commerce de 1922 à 1936, *d.* 61

Canada et l'Uruguay (Accord commercial entre le):
V. Accord commercial entre le Canada et l'Uruguay

Canadian Red Cross Society:
B. 1*re l.* 71; 2*e l. c. en c.* 3*e l. a.* 79, *s.* 271

Canaux:
V. Transports

Cantley (L'hon. Thomas), New-Glasgow, (N.-E.):
Adresse en réponse au discours du trône, 28
Importations d'anthracite de l'Indochine française, *d. av.* 92, 139
Pensions de vieillesse, *b. e. en c.* 236
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 105
Saint-Laurent (Fleuve) et certains canaux, coût du creusage, *d.* 43
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. ren. au c.* 69

Capitalisme:
V. 40, 162

Cardigan, (I.P.-E.):
V. Macdonald (L'hon. John Alexander)

Casgrain (L'hon. Joseph-Philippe Baby), De Lanaudière, (P.Q.):
Affaires navales, *d. av. dis.* 94, 116, *sui. du déb.* 259, 297
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l.* 112
Canadian Red Cross Society, *b. e. en c.* 79
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 127; 3*e l. a.* 144
Douanes, *b.* 2*e l.* 322
Enrôlement à l'étranger, *b. o. pour* 2*e l.* 248
Industrie minière, *p. de résol.* 164
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 77, *ren. au c.* 78
Problème ferroviaire du Canada, *d.* 372
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. m.* 332

Casgrain (L'hon. Joseph-Philippe Baby)—*Fin*
Subsides,
No 2, *b.* 2*e l.* 252; 3*e l. a.* 254
Transports, *b. rap. du c.* 185; 3*e l. m.* 201
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b.* 1*re l.* 42; 2*e l.* 58; 3*e l.* 63; *a. réser.* 67, *ren. au c.* 70, 72; 3*e l. a.* 115

Cens électoral fédéral:
B. 1*re l.* 44; 2*e*, 3*e l. a.* 50, *s.* 271

Central Finance Corporation:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 79, *rap. du c.* 126; 3*e l. a.* 140, *s.* 271

Chambre des communes:
Messages, 239
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *v.* Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada
Secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, *v.* Messages du Secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général

Chambre du Sénat:
V. Sénat (Chambre du),

Champlain, (P.Q.):
V. Blondin (l'hon. Pierre-Edouard)

Charbon:
V. Importations d'anthracite de l'Indochine française

Chemins de fer Nationaux du Canada:
Adresse en réponse au discours du trône, 11, 20

Chemins de fer, télégraphes et havres:
B. 1*re l.* 3
C. 56, 71, 74, 92, 125, 287, 329, 339
Dép. de rap. 106, 168, 184, 329, 339
Financement des chemins de fer Nationaux, *v.* Financement des chemins de fer Nationaux
Lignes aériennes Trans-Canada, *v.* Lignes aériennes Trans-Canada
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *v.* Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux
Ports et jetées de l'Etat, *v.* Ports et jetées de l'Etat
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *v.* Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada
Transports, *v.* Transports
Zones franches de commerce étranger, *v.* Zones franches de commerce étranger
V. Chemins de fer Nationaux du Canada, Transports

Chômage:
Adresse en réponse au discours du trône, 7, 9, 10, 25, 29

Chômage et la misère de l'agriculture (Aide au soulagement du):
V. Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture

Chômeurs:
V. Chômage

Christianisme dans le monde actuel:
Adresse en réponse au discours du trône, 39

Cinq jumelles Dionne (Protection des):
V. Jumelles Dionne (Protection des cinq)

Clark (Florence Rose Wright):
Div. b. 1*re*, 2*e* 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Clause-or (Obligations à):
V. Obligations à clause-or

Coalitions:
B. 1*re*, 2*e l.* 339, *ren. au c.* 340, *i. des dél. du c.* 346, *rap. du c.* 386; 3*e l. a.* 396, *s.* 401

Code criminel:
Abrogation de l'article 98; 116, 120, 124

Cohen (Annie Nemchek):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l. a.* 83, *s.* 271

Colombie-Britannique (Appels de divorce en):
V. Appels de divorce en Colombie-Britannique:

Colonisation:
V. Agriculture

Comité (Sénat en):
V. Sénat (Chambre du)

Comités:
Agriculture et forêts, *v.* Agriculture et forêts
Banque et commerce, *v.* Banque et commerce
Chemins de fer, télégraphes et havres, *v.* Chemins de fer, télégraphes et havres
Div. v. Divorces
Débats et comptes rendus, *v.* Débats et comptes rendus
Impressions du Parlement, *v.* Impressions du Parlement
Ordres permanents, *v.* Ordres permanents
Régie interne et comptabilité, *v.* Régie interne et comptabilité
Sélection, *v.* Sélection

Commerce:
Adresse en réponse au discours du trône, 7, 10
Banque, *v.* Banque et commerce

Commerce—*Fin*
V. Accise, Accords commerciaux, Anthracite de l'Indochine française, Banque et commerce, Canada et Cuba, Canada et la Jamaïque, Canada et la République Dominicaine, Canada et Trinidad, Coalitions, Cie d'assurance canadienne mercantile, Douanes, Employeurs et employés, Importations de grains au Canada, Pêche commerciale dans la baie d'Hudson, Poids et mesures, Poinçonnage des métaux précieux, Tarif des douanes, Tarif douanier, Tarifs-marchandises, Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre, 1916, Zones franches de commerce étranger.

Commerce étranger:
Zones franches, *v.* Zones franches de commerce étranger

Commission nationale de placement:
D. 106, 108

Commission du service civil:
Rap. d. 140

Communes (Chambre des):
V. Chambre des communes

Cie d'assurance canadienne mercantile:
B. 1*re l.* 185; 2*e l.* 237, *rap. du c.* 250, 286; 3*e l. a.* 287, *s.* 401

Cie des Prêts et finance industrielle:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81, *rap. du c.* 124; 3*e l. a.* 154

Cies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932:
B. 1*re l.* 43; 2*e l.* 48; 3*e l. a.* 49, *s.* 270

Comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada (Révision du système de):
V. Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada

Conférence impériale:
Adresse en réponse au discours du trône, 9

Congélation:
V. Conservation des légumes et des fruits

Connor (William Edward):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l. a.* 83, *s.* 271

Conseil canadien d'horticulture:
D. 63, 82

Conseil privé:
V. Affaires extérieures

Conseil des recherches sur les pêcheries:
B. 1*re l.* 249; 2*e l.* 282; 3*e l. a.* 284, *s.* 400

Conseiller juridique du Sénat:
Résol. 287

Conservation des légumes et des fruits:
Congélation, *d.* 71, 72

Contrat d'Ottawa:
B. 1*re l.* 249; 2*e l.* 285; 3*e l. a.* 286, *s.* 400

Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu:
M. d'approbation, 237

Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye:
Approbation d'ententes, 239

Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937:
B. 1*re,* 2*e l.* 364; 3*e l. a.* 366, *s.* 401

Copp (L'hon. Arthur Bliss), Westmorland, (N.-B.):
Parcs nationaux, *b* 2*e l.* 285
Pensions de vieillesse, *b. e. en c.* 236
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 356
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 371

Côté (L'hon. Louis), Ottawa-Est, (Ont.):
Affaires navales, *d. dis.* 121
Coalitions, *b, rap. du c.* 388
Contrat d'Ottawa, *b.* 2*e l.* 285
Cour suprême, *b.* 3*e l. a.* 292
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 344
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 288
George VI (Couronnement de Sa Majesté le roi), Adresse, texte, 385
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *b.* 2*e l.* 247
Poids et mesures, *b. e. en c.* 59
Tarif des douanes, *b.* 3*e l. a.* 371

Couronnement de Sa Majesté le roi George VI:
Adresse, *v.* George VI (Sa Majesté le roi)
Adresse en réponse au discours du trône, 8
Délégués du Sénat, *v.* Délégués du Sénat au Couronnement

Cour suprême:
B. 1*re l.* 287; 2*e l.* 291; 3*e l. a.* 292, *s.* 400

Courtiers:
V. Industrie minière

Coût du creusage du fleuve Saint-Laurent et de certains canaux:
V. Saint-Laurent (Fleuve)

Crédit social:
V. 21, 22

Croiseur *Aurora*:
D. av. 139, 171

Cuba et le Canada:
V. Canada et Cuba

Cultivateurs et créanciers (Loi d'arrangement entre):
V. Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d')

D

Dandurand (L'hon. Raoul), leader du gouvernement; De Lorimier, (P.Q.):
Accise, 1934, *b.* 1*re*, 2*e l.* 396; 3*e l. a.* 398
Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni, *b.* 2*e l.* 242; 3*e l. a.* 244
Accord commercial entre le Canada et l'Uruguay, *b.* 1*re l.* 291; 2*e l.* 311; 3*e l. a.* 312
Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne, *b.* 1*re l.* 362; 2*e l.* 376; 3*e l. a.* 378
Adresse en réponse au discours du trône, 14, 19
Défense nationale, 15, félicitations aux *m.* 14, situation internationale, 15
Affaires navales, *d. av. dis.* 94, *rec.* 116, *dis.* 124, *sui. du déb.* 259, 386
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l. ins.* 341, 2*e l.* 361, 373; 3*e l. a.* 376
Ajournement de la Chambre, travaux, 82 92, 168, 290
Aliments du bétail, 2*e l.* 362, *ren. au c.* 363, *rap. du c.* 3*e l. a.* 383
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l. ins.* 95
Approvisionnements du ministère des Transports, *b.* 1*re l.* 291; 2*e l. ren. au c.* 312; 3*e l. a.* 329
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 155, 171, application à l'Ile du Prince-Edouard *d.* 313
Banque et commerce, *c.* 91, 98, 341, 384
Burns (L'hon. P.), décès, éloge, 95
Canada et Cuba, commerce de 1922 à 1936, *d.* 56
Canada et la Jamaïque, commerce de 1922 à 1936, *d.* 62
Canada et la République Dominicaine, commerce de 1922 à 1936, *d.* 56
Canada et Trinidad, commerce de 1922 à 1936, *d.* 61
Canadian Red Cross Society, 1*re l.* 71; 2*e l. e. en c.* 3*e l. a.* 79
Cens électoral fédéral, *b.* 1*re l.* 44; 2*e*, 3*e l. a.* 50
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80, *rap. du c.* 127; 3*e l. a.* 143
Chambre des communes, message, 239
Chemins de fer, télégraphes et havres, séances du *c.* 56, 71, 92

Dandurand (L'hon. Raoul)—*Suite*
Coalitions, *b.* 2*e l.* 339, *ren. au c.* 340, *rap. du c.* 386; 3*e l. a.* 396
Commission nationale de placement, *d.* 106, 108
Commission du service civil, *rap. d.* 140
Cie des Prêts et finance industrielle, *b. rap. du c.* 124
Cies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932, *b.* 1*re l.* 43; 2*e l.* 48; 3*e l. a.* 49
Conseil des recherches sur les pêcheries, *b.* 1*re l.* 249; 2*e l.* 282; 3*e l. a.* 284
Conseiller juridique du Sénat, *résol.* 287
Conservation des légumes et des fruits, congélation, *d.* 71, 72
Contrat d'Ottawa, *b.* 1*re l.* 249; 2*e l.* 285; 3*e l. a.* 286
Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu, *m.* d'approbation, 237
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 239
Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937; *b.* 2*e l.* 364; 3*e l. a.* 366
Cour suprême, *b.* 2*e l.* 291; 3*e l. a.* 292
Croiseur *Aurora, d. av.* 139, 171
Délégués du Sénat au Couronnement, *d.* 91
Discours du trône,
Adresse en réponse, 14, 19
E. m. 3
Douanes, *b.* 1*re l.* 290; 2*e l. m. réser.* 310; 2*e l.* 319; 3*e l. a.* 341
Edouard VII (Sa Majesté le roi), abdication, message, 2
Employeurs et employés, *b.* 1*re l.* 347
Enrôlement à l'étranger, *b.* 1*re l. o. pour* 2*e l.* 247; 2*e l.* 248, 284, *e. en c.* 287, *a. de l'am.* 3*e l. a.* 289
Chemins de fer, *b.* 1*re l.* 3
Farris (L'hon. J. W. De B.), présentation, 61
Financement des chemins de fer Nationaux, *b.* 1*re*, 2*e l.* 248; 3*e l. a.* 256
Garantie des emprunts pour grains de semence, *b.* 2*e*, 3*e l. a.* 366
George VI (Sa Majesté le roi),
Adresses,
Accession au trône, *m.* 3, texte, 1*er m.* 5, *a.* 6
Couronnement, *résol.* texte, *a.* 1*er m.* 385
Graham (Le très hon. G. P.), félicitation à l'occasion de son anniversaire de naissance, 251
Hocken (L'hon. H. C.), décès, éloge, 95
Hugessen (L'hon. A. K.), présentation, 1
Immigration, *b.* 2*e*, 3*e l. a.* 384
Importations d'anthracite de l'Indochine française, *d. av.* 92, 139
Importations de grains au Canada, *d.* 74

Dandurand (L'hon. Raoul)—*Suite*
Impressions du Parlement (*C.* mixte des), *dép. a. du 1er rap.* 167
Industrie de la betterave à sucre, *d.* 74
Industrie laitière, *b.* 1*re l.* 44; 2*e l.* 51; 3*e l.* 72
Industrie minière, *p. de résol.* 156 *sui. du déb.* ajournement, 329
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b.* 2*e l.* 247
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 1*re l.* 290; 2*e l.* 300, *ren. au c.* 310; 3*e l. a.* 339
Loi spéciale des revenus de guerre, *b.* 2*e*, 3*e l. a.* 398
McDonald (L'hon. C.), décès, éloge, 4
Ministère de l'Agriculture, *d.* 169
Ministère du Revenu national, *b.* 1*re l.* 272; 2*e l.* 289; 3*e l. a.* 290
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *b.* 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 247
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 366; 3*e l. a.* 369
Ordres permanents (*C.* des), 4
Parcs nationaux, *b.* 1*re l.* 249; 2*e l.* 284; 3*e l. a.* 285
Pêche commerciale dans la baie d'Hudson, *d.* 83
Pensions de la milice, *b.* 1*re l.* 44; 2*e*, 3*e l. a.* 50
Pensions de vieillesse, *b.* 1*re l.* 185; 2*e l.* 235, *e. en c.* 236, 3*e l. a.* 237
Poids et mesures, *b.* 1*re l.* 44; 2*e l.* 49, *e. en c.* 59; 3*e l. a.* 61
Poinçonnage des métaux précieux, *b.* 1*re*, 2*e l.* 246; 3*e l. a.* 256
Poisson canadien, dépenses relatives au crédit pour la publicité, *d.* 58
Poisson frais, débarquements dans la Nouvelle-Ecosse et ventes canadiennes, *d.* 57
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 1*re l.* 71; 2*e l.* 75, *ren. au c.* 78; 3*e l. réser.* 106; 3*e l. a.* 112
Pont de la rivière Rouge, *d.* 63
Prêts de l'Etat aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, *d.* 58
Problème ferroviaire du Canada, *d.* 372
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 1*re l.* 82; 2*e l.* 83, *ren. au c.* 91; 3*e l. a.* 98
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 1*re*, 2*e l. ins.*, 115, 124, *ren.* 125; 2*e l.* 133; 3*e l. a.* 153
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l. m.* 245; 2*e l.* 272, *ren. au c.* 282, 3*e l. m.* 329; *i. des dél. du c.* 347; 3*e l. a.* 355, message de la Chambre des communes, 378

Dandurand (L'hon. Raoul)—*Fin*
Royale Gendarmerie à cheval du Canada, *b.* 2*e l.* 363; 3*e l. a.* 364
Saint-Laurent (Fleuve) et certains canaux, coût du creusage, *d.* 43
Séance du samedi, *m.* 373
Sélection (*C.* de), 3, *a. du rap.* 19
Semences, *b.* 2*e l. ren. au c.* 363; 3*e l. a.* 384
Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, *d.* 170
Subsides,
No 1, *b.* 2*e*, 3*e l. a.* 245
No 2, *b.* 2*e l.* 252; 3*e l. a.* 253
No 3, *b.* 2*e*, 3*e l. a.* 400
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 32; 3*e l. a.* 38
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 369; 3*e l. a.* 371
Tarif douanier, *b.* 2*e l.* 398; 3*e l. a.* 400
Tarifs-marchandises, *d.* 108
Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre, 1916, *b.* 1*re l.* 290; 2*e l.* 310; 3*e l. a.* 311
Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser, *d. dis. rem.* 133
Transports,*b. av.* de présentation, 38, *rem.* de la présentation, 42; 1*re l.* 44, *c.* des chemins de fer, 48; 2*e l.* 51, 55, *ren. au c.* 55, séances du *c.* 74, 155, 167, *rap. du c.* 168, 184, *e. en c.* 186; 3*e l. m.* 189, *rej.* 205, 228, pair, 235
Travaux du Sénat, 400
Vacances de Pâques, *m.* 237
White (L'hon. R. S.), décès, éloge, 4
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 64

Davidson (Constance Hope):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Débats et comptes rendus:
C. dép. du 2*e rap. e. rem.* 48, *a.* 61

Décès de sénateurs:
V. Sénateurs (Honorables)

Décrets ministériels:
V. 252, 253, 341-343, 370, 371, *v.* Blanc-seing

Défense nationale:
Adresse en réponse au discours du trône, 12, 15, 18, 20, 25, 27, 31
V. Affaires navales, Enrôlement à l'étranger, Pension de la milice

De Lanaudière, (P.Q.):
V. Casgrain (L'hon. Joseph-Philippe Baby)

Délégués du Sénat au Couronnement:
D. 91

De Lorimier, (P.Q.):
V. Dandurand (L'hon. Raoul), leader du gouvernement

Demandes de renseignements, de documents; questions et réponses:
Affaires navales, *av. dis.* 94, *rec. dis.* 116, *sui. du déb.* 173, 256, 293, 385
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), 155, 171, application à l'Ile du Prince-Edouard, 249, 313
Canada et Cuba, commerce de 1922 à 1936; 56
Canada et la Jamaïque, commerce de 1922 à 1936; 62
Canada et la République Dominicaine, commerce de 1922 à 1936; 56
Canada et Trinidad, commerce de 1922 à 1936; 61
Commission nationale de placement, 106, 108
Commission du service civil, *rap.* 140
Conseil canadien d'horticulture, 63, 82
Conservation des légumes et des fruits, congélation, 71, 72
Croiseur *Aurora, av.* 139, 171
Délégués du Sénat au Couronnement, 91
Importations d'anthracite de l'Indochine française, *av.* 92, 139
Importations de grains au Canada, 74, 107
Industrie de la betterave à sucre, 74
Ministère de l'Agriculture, 169
Pêche commerciale dans la baie d'Hudson, 83
Poisson canadien, dépenses relatives au crédit pour la publicité, 58
Poisson frais, débarquements dans la Nouvelle-Ecosse et ventes canadiennes, 57
Pont de la rivière Rouge, 63
Problème ferroviaire du Canada, 372
Sable goudronneux de l'Alberta, 93
Saint-Laurent (Fleuve) et certains canaux, coût du creusage, 43
Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, 170
Tarifs-marchandises, 107
Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser, *dis. rem.* 133, *ray.* 167

Dettes:
Adresse en réponse au discours du trône, 20

Dionne (Protection des cinq jumelles):
V. Jumelles Dionne (Protection des cinq)

Discours du trône:
Adresse en réponse, 6, 19, 38
A. 42
Hon. sénateurs Ballantyne (C. C.), 16; Black (F. B.), 27; Dandurand (R.), 14; Haig (J. T.), 19; Hugessen (A. K.), 1*er m.* 6; Hughes (J. J.), 38; Lacasse (J-H.-G.), 24; Lynch-Staunton (G.), 18; McMeans (L.), 29; Meighen (A.), 10; Murdock (J.), 30; Parent (G.), 2*e m.* 8; Sauvé (A.) 27; Wilson (C. R.), 29
E. m. 3

Discours du trône—*Fin*
Textes,
Clôture, 401
Ouverture, 1

Divorces:
Appels en Colombie-Britanique, *v.* Appels de divorce en Colombie-Britannique
B. v. Allen (Ernest Arthur); Baillargeon-Mann (Simone); Beaulne (Ivy Jackson); Blacklock (Joseph Neilson); Clark (Florence Rose Wright); Cohen (Annie Nemchek); Connor (William Edward); Davidson (Constance Hope); Doxsey (Charles Marsh); Elkin (Clara Emily Taylor); Farr (Thelma Lucille); Geddes (Sybil); Ginsburg (Yetta); Gray (Muriel Béatrice Brown); Ings (Alice Mary Hickman); Johnson (Isobel Jean Herbert Fleming); Johnston (Mabel Marjorie Powter); Kahn (Mildred Gordon); Kitchin (Judith Stanners); Lighstone (Eva Schiller); Low (Marguerite Emily Coombe); McBride (Evelyn McCaughan); Mickles (Marie-Liette Fortier); Newman (Grace Ellen Doris); Norton (Charlotte Opal Moore); O'Hagan (Edith Mary Bowers-Hill); Pergley (Albert Henry); Rankin (Gretna Golden Laird); Rashback (Cécile Snyder); Robinson (Kate Mary Briggs); Ross (Eva Joséphine Millicent Good); Ross (James Gordon); Rutishauser (Emilie Letsch); Sadegursky (Minnie Sidilkofsky); Salberg (Florence Anna Iverson); Shiells (Ruth Jessica Kimpton); Silverman (Miriam); Sufrin (Mildred Tannenbaum); Tanguay (Joseph-Gédéon-Emilien); Thom (Mary May Rowell); Tremblay (Maurice-Amédée); Walker (Francis Hector); Warden (Norah Clara Simson); Webster (Rosaline Annie Arathoon); Winnikoff (Suzanne Rosenthal); Wood (Frank Horace)
C. 74

Doctrine Monroe:
V. 13, 17, 32, *v.* Défense nationale

Donnelly (L'hon. James J.), Bruce-Sud, (Ont.):
Aliments du bétail, *b. rap. du c.* 383
Pensions de vieillesse, *b. e. en c.* 236
Semences, *b. rap. du c.* 383
Transports, *b. e. en c.* 186, 3*e l. m. rej.* 214
Travaux du Sénat, 400

Douanes:
B. 1*re l.* 290; 2*e l. m. réser.* 310; 2*e l.* 319, *rap. du c.* 3*e l. a.* 341, *s.* 401

Douanes (Tarif des):
V. Tarif des douanes

Doxsey (Charles Marsh):
Div. b. 1*re l.* 82; 2*e l.* 92; 3*e l. a. s.* 271

Duff (Le très hon. sir Lyman Poore):
S. 270

Duff (L'hon. William), Lunenburg, (N.-E.):
Affaires navales, *d. dis.* 117, *sui. du déb.* 256
Ajournement de la Chambre, travaux, 168
Canada et Cuba, commerce de 1922 à 1936, *d.* 56
Canada et la Jamaïque, commerce de 1922 à 1936, *d.* 62
Canada et la République Dominicaine, commerce de 1922 à 1936, *d.* 56
Canada et Trinidad, commerce de 1922 à 1936, *d.* 61
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 127; 3*e l. a.* 140
Conseil des recherches sur les pêcheries, *b.* 2*e l.* 283
Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937, *b.* 2*e l.* 365
Douanes, *b.* 2*e l.* 321
Employeurs et employés, *b.* 1*re l.* 347
George VI (Couronnement de Sa Majesté le roi), Adresse, *a.* 385
Importation de grains au Canada, *d.* 74, 107
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Poids et mesures, *b. e. en c.* 60
Poisson canadien, dépenses relatives au crédit pour la publicité, *d.* 58
Poisson frais, débarquements dans la Nouvelle-Ecosse et ventes canadiennes, *d.* 57
Prêts de l'Etat aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, *d.* 58
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 101
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l.* 277; 3*e l. m.* 334; 3*e l. a. pair,* 361
Transports, *b.* 2*e l.* 52, 55; 3*e l. m. rej.* 208

E

Eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser (Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Ecosse (Association de bienfaisance des Fils d'):
V. Sons of Scotland Benevolent Society, The

Edmonton, (Alta):
V. Greisback (L'hon. William Antrobus)

Edouard VIII (Sa Majesté le roi):
Abdication, message, 2, texte, acte, texte, 3

Eganville, (Ont.):
V. Graham (Le très hon. George Perry)

Elections:
V. Cens électoral fédéral

Elkin (Clara Emily Taylor):
Div. b. 1*re l.* 107; 2*e l.* 115; 3*e l. a.* 124, *s.* 401

Eloges des sénateurs disparus:
V. Sénateurs (Honorables)

Empire britannique:
V. Affaires navales, Défense nationale, Politique de paix

Emploi rémunéré (Nominations à un):
V. Nominations à un emploi rémunéré

Employeurs et employés:
B. 1*re l.* 347

Emprunts pour grains de semence (Garantie des):
V. Garantie des emprunts pour grains de semence

Emprunts pour la réfection des maisons rurales et urbaines:
V. Réfection des maisons rurales et urbaines

Enrôlement à l'étranger:
B. 1*re l. o. pour* 2*e l.* 247; 2*e l.* 248, 284 *e. en c.* 287, *a. de l'am.* 3*e l. a.* 289, *s.* 401

Essex, (Ont.):
V. Lacasse (L'hon. Joseph-Henri-Gustave)

Etats-Unis (Convention entre le Canada et les), relative à l'impôt sur le revenu:
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu

Etats-Unis (Convention entre le Canada et les), sur la pêche du saumon sockeye:
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye

Etats-Unis (Relations entre le Canada et les):
V. Relations entre le Canada et les Etats-Unis

Etude du discours de Son Excellence le Gouverneur général:
V. Discours du trône

Etranger (Enrôlement à l'):
V. Enrôlement à l'étranger

F

Facisme:
V. 8, 41

Fallis (L'hon. Iva Campbell), Peterborough, (Ont.):
Graham (Le très hon. G. P.), félicitation à l'occasion de son anniversaire de naissance. 251

Farr (Thelma Lucille):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Farris (L'hon. John Wallace De Beque), (C.-B.):
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l. ins.* 95; 2*e l.* 112
Présentation, 61

Federal Fire Insurance Co. of Canada:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Fédéral et les provinces (Relations entre le):
V. Relations entre le fédéral et les provinces

Félicitations aux motionnaires:
Adresse en réponse aux discours du trône, 10, 14, 19, 24

Femmes (Placement des):
V. Commission nationale de placement

Fermes expérimentales:
V. 169, Agriculture

Fils d'Ecosse (Association de bienfaisance des):
V. Sons of Scotland Benevolent Society, The

Financement des chemins de fer Nationaux:
B. 1*re*, 2*e l.* 248; 3*e l. a.* 256, *s.* 271

Finances:
V. Accise, Arrangement entre cultivateurs et créanciers, Banque et commerce, Central Finance Corporation, Cie d'assurance canadienne mercantile, Cie des Prêts et finance industrielle, Cies d'assurance canadiennes et britanniques, Federal Fire Insurance Co. of Canada, Financement des chemins de fer Nationaux, Garantie des emprunts pour grains de semence, Gore District Mutual Fire Insurance Co., Obligations à clause-or, Premier Trust Co., Réfection des maisons rurales et urbaines, Régie interne et comptabilité, Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, Sterling Insurance Co. of Canada, Subsides, Tarif des douanes, Tarif douanier, Tarifs-marchandises, Toronto General Insurance Co., Wellington Fire Insurance Co.

Flétan dans le Pacifique septentrional, 1937 (Convention relative à la pêche du):
V. Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937

Fleuve Fraser (Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Fleuve Saint-Laurent:
V. Saint-Laurent (Fleuve)

Foster (L'hon. Walter Edward), président; Saint-Jean, (N.-B.):
V. Président (Son honneur le)

Fruits et légumes (Conservation des):
V. Conservation des légumes et des fruits

G

Garantie d'emprunts pour la réfection des maisons rurales et urbaines:
V. Réfection des maisons rurales et urbaines

Garantie des emprunts pour grains de semence:
B. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 366, *s.* 401

Gaspésie (Péninsule de la):
Richesses naturelles, 326

Geddes (Sybil):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Gendarmerie à cheval du Canada (Royale):
V. Royale Gendarmerie à cheval du Canada

George VI (Sa Majesté le roi):
Adresses,
Accession au trône, *m.* 3, texte, 5, *a.* 6
Couronnement, *résol.* texte, *a.* 385, *v.* Couronnement de Sa Majesté le roi George VI

Gillis (L'hon. Archibald B.), Saskatchewan, (Sask.):
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 132
Commission du service civil, *rap. d.* 140
Débats et comptes rendus (*C. des*), *dép. du* 2*e rap. é. rem.* 48, *a.* 61
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 2*e l.* 134
Transports, *b. rap. du c.* 184; 3*e l. m.* 194, *rej.* 209

Ginsburg (Yetta):
Div. b. 1*re l.* 107; 2*e l.* 115; 3*e l. a.* 124, *s.* 401

Gordon (L'hon. George), Nipissing, (Ont.):
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 353
Transports, *b.* 3*e l. m.* 201, *rej.* 217, pair, 235

Gore District Mutual Fire Insurance Co.:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Gouverneur général (Son Excellence le):
Discours du trône, *v.* Discours du trône
Législature, *v.* Législature

Gouverneur général (Son Excellence le)—*Fin*
Messages du secrétaire, *v.* Messages du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général
Parlement, *v.* Parlement
S. v. Sanctions royales
Session, *v.* Session

Graham (Le très hon. George Perry), Eganville, (Ont.):
Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne, *b.* 2*e l.* 377
Approvisionnements du ministère des Transports, *b.* 2*e l.* 312
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80, *rap. du c.* 129
Chemins de fer, télégraphes et havres (*C. des*), *dép. de rap.* 168, séance du *c.* 287
Conservation des légumes et des fruits, congélation, *d.* 72
Contrat d'Ottawa, *b.* 2*e l.* 285
Enrôlement à l'étranger, *b. o. pour* 2*e l.* 248
Félicitation à l'occasion de son anniversaire de naissance, 250
Financement des chemins de fer Nationaux, *b.* 2*e l.* 249
Hugessen (L'hon. A. K.), présentation, 1
Industrie laitière, *b.* 2*e l.* 51
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b.* 1*re*, 2*e l.* 246, *ren. au c.* 247; 3*e l. a.* 271
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 304 *rap. du c.* 339
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *b.* 2*e l.* 247
Poids et mesures, *b. e. en c.* 59
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 76, *rap. du c.* 106
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 101
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l.* 273, *rap. du c.* 329; 3*e l. m.* 331; 3*e l.* 347
Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, *d.* 171
Sons of Scotland Benevolent Society, The, *b.* 1*re l.* 82; 2*e l.* 91; 3*e l. a.* 125
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 370
Tarif douanier, *b.* 2*e l.* 399
Transports, *b,* 2*e l.* 53, 54, 55, *rap. du c.* 168, 184, *e. en c.* 187; 3*e l. m.* 189, *rej.* 209
Travaux du Sénat, 400

Grains au Canada (Importations de):
V. Importations de grains au Canada

Grains de semence (Garantie des emprunts pour):
V. Garantie des emprunts pour grains de semence

Gray (Muriel Beatrice Brown):
Div. b. 1*re l.* 237; 2*e l.* 250; 3*e l. a.* 272, *s.* 401

Green (L'hon. Robert Francis), Kootenay, (C.-B.):
Appels de divorce en Colombie-Britannique *b.* 2*e l. ins.* 95; 2*e l.* 112; 3*e l. a.* 115

Greisback (L'hon. William Antrobus), Edmonton, (Alta):
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 173
Ajournement de la Chambre, travaux, 168
Cour suprême, *b.* 2*e l.* 292
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 344
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 287, *a. de l'am.* 289
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 369
Projet d'organisation du Sénat, *rap. du c.* 1*er m.* 115
Royale Gendarmerie à cheval du Canada, *b.* 2*e l.* 363
Transports, *b.* 3*e l. m.* 189, *rej.* 232

Guerre:
V. Affaires extérieures, Affaires navales, Défense nationale

H

Haig (L'hon. John Thomas), Winnipeg-Centre-Sud, (Man.):
Adresse en réponse au discours du trône, 18, 19
Chemins de fer Nationaux, 20; chômage, 22; défense nationale, 20; dettes, 20; félicitations aux *m.* 19; logement, 22; situation dans l'Ouest, 20
Affaires navles, *d. sui. du déb.* 182
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 362, 373
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l.* 114
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 129; 3*e l. a.* 148
Douanes, *b.* 1*re l.* 290; 2*e l.* 321; 3*e l. a.* 343
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 307
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 100
Transports, *b.* 3*e l. m.* 190

Hamilton, (Ont.):
V. Lynch-Staunton (L'hon. George)

Hardy (L'hon Arthur C.), Leeds, (Ont.):
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 172, application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 313
Commission nationale de placement, *d.* 108
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 240
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 341
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 289
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b.* 3*e l. a.* 272
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 307
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 353, message de la Chambre des communes, 381
Transports, *b. e. en c.* 188

Havres:
V. Chemins de fer, télégraphes et havres

High-River, (Alta):
V. Riley (L'hon. Daniel Edward)

Hocken (L'hon. Horatio Clarence), Toronto, (Ont.):
Décès, éloge, 95

Horner (L'hon. Ralph Byron), Saskatchewan-Nord, (Sask.):
Central Finance Corporation, *b.* 3*e l. a.* 148
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 89
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 2*e l.* 138
Transports, *b.* 3*e l. m.* 193, *rej.* 232

Horsey (L'hon. Henry Herbert), Prince-Edouard, (I.P.-E.):
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 264
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 375
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 79
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 241
Federal Fire Insurance Co. of Canada, *b.* 2*e l.* 81
Toronto General Insurance Co. *b.* 2*e l.* 91
Wellington Fire Insurance Co. *b.* 2*e l.* 81

Horticulture (Conseil canadien d'):
V. Conseil canadien d'horticulture

Household Finance Corporation:
V. Central Finance Corporation

Hugessen (L'hon. Adrian Knatchbull), Inkerman, (P.Q.):
Adresse en réponse au discours du trône, 1*er m.* 6
Chômage, 7; commerce, 7; minorités, 6; relations entre le Canada et les Etats-Unis, 8; Sénat, 6; situation internationale, 7
Présentation, 1
Subsides,
No 2, *b.* 3*e l. a.* 256

Hughes (L'hon. James Joseph), King's, (I. P.-E.):
Adresse en réponse au discours du trône, 31, 38
Christianisme dans le monde actuel, 39; mouvement coopératif dans la Nouvelle-Ecosse, 42; politique de paix de l'Empire, 41; situation internationale, 39; succession au trône, 38
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 298
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 171, application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 249, 313
Central Finance Corporation, *b.* 3*e l. a.* 141
Industrie laitière, *b.* 2*e l.* 51
Norton (C. O. M.), *div. b.* 2*e l.* 92; 3*e l. a.* 93
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 367
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 76

I

Ile du Prince-Edouard:
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *v.* Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d')

Immigration:
Adresse en réponse au discours du trône, 14, 26
B. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 384, *s.* 401
V. Mines et Ressources

Importations d'anthracite de l'Indochine française:
D. av. 92, 139

Importations de grains au Canada:
D. 74, 107

Impôt sur le revenu (Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'):
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu

Impressions du Parlement:
C. mixte, *dép. du* 1*er rap.* 139, *a.* 166

Incendie (Assurance contre l'):
V. Federal Fire Insurance Co. of Canada, Gore District Mutual Fire Insurance Co., Wellington Fire Insurance Co.

31118—27
ÉDITION REVISÉE

Indochine française (Importations d'anthracite de l'):
V. Importations d'anthracite de l'Indochine française

Industrie de la betterave à sucre:
D. 74

Industrie laitière:
B. 1*re l.* 44; 2*e l.* 51; 3*e l. a.* 72, *s.* 271

Industrie minière:
P. de résol. 156, *sui. du déb.* 323

Industrie textile:
Commission royale d'enquête, 40, 87, 255, 256

Ings (Alice Mary Hickman):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Inkerman, (P.Q.):
V. Hugessen (L'hon. Adrian Knatchbull), White (L'hon. Robert Smeaton)

Intérieur:
V. Mines et Ressources

J

Jamaïque (La) et le Canada:
V. Canada et la Jamaïque

Jellicoe (Lord):
V. 118

Jetées de l'Etat (Ports et):
V. Ports et jetées de l'Etat

Jeunesse (Placement de la):
V. Commission nationale de placement

Johnson (Isobel Jean Herbert Fleming):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Johnston (Mabel Marjorie Powter):
Div. b. 1*re l.* 237; 2*e l.* 250; 3*e l. a.* 272, *s.* 401

Jumelles Dionne (Protection des cinq):
B. 1*re*, 2*e l.* 246, *ren. au c.* 247, *rap. du c.* 3*e l. a.* 271, *s.* 400

Justice:
V. Bills, lois, projets de loi, Bills d'intérêt privé, Code criminel, Conseiller juridique du Sénat, Cour suprême, Royale Gendarmerie à cheval du Canada

K

Kahn (Mildred Gordon):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Kennebec, (P.Q.):
V. Parent (L'hon. Georges)

King (L'hon. James H.), Kootenay-Est, (Ont.):
Farris (L'hon. J. W. de B.), présentation, 61
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 352
Transports, *b.* 3*e l. m.* 202, *rej.* 204
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 66, *ren. au c.* 73

King's, (I.P.-E.):
V. Hughes (L'hon. James Joseph)

Kitchin (Judith Stanners):
Div. b. 1*re l.* 82; 2*e l.* 92; 3*e l. a.* 93, *s.* 271

Kootenay, (C.-B.):
V. Green (L'hon. Robert Francis)

Kootenay-Est, (Ont.):
V. King (L'hon. James H.)

L

L'Acadie, (N.-B.):
V. Léger (L'hon. Antoine-J.)

Lacasse (L'hon. Joseph-Henri-Gustave), Essex, (Ont.):
Adresse en réponse au discours du trône, 23, 24, 28
Chômage, 25; défense nationale, 25; félicitations aux *m.* 24; immigration, 26; relations entre le fédéral et les provinces, 27; relations internationales, 25
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 182
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b.* 1*re l.* 185; 2*e l.* 237
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 305
Projet d'organisation du Sénat, *rap. du c.* 2*e m.* 115
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 348
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 210

Laird (L'hon. Henry Willoughby), Regina, (Sask.):
Adresse en réponse au discours du trône, 23
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 265
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80; 3*e l. a.* 152
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 102
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 208

La Jamaïque et le Canada:
V. Canada et la Jamaïque

La presse (Représentants de):
V. Représentants de la presse

La Salle, (P.Q.):
V. Moraud (L'hon. Lucien)

Lauzon, (P.Q.):
V. Paquet (L'hon. Eugène)

Leeds, (Ont.):
V. Hardy (L'hon. Arthur C.)

Léger (L'hon. Antoine-J.), L'Acadie, (N.-B.):
Canadian Red Cross Society, *b. e. en c.* 79
Coalitions, *b. rap. du c.* 393
Cour suprême, *b.* 3*e l. a.* 293
Industrie minière, *p. de résol. sui. du déb.* 327
Pensions de la milice, *b.* 2*e l.* 50
Poids et mesures, *b. e. en c.* 59
Pont de la rivière Rouge, *d.* 63
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 105
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 36

Législature (Dix-huitième):
Session (2*e*),
Clôture, 402
Ouverture, 1

Lethbridge, (Alta):
V. Buchanan (L'hon. William Asbury)

Lighstone (Eva Schiller):
Div. b. 1*re l.* 125; 2*e l.* 155; 3*e l. a.* 166, *s.* 401

Lignes aériennes Trans-Canada:
B. 1*re l.* 290; 2*e l.* 300, *ren. au c.* 310, *rap. du c.* 3*e l. a.* 339, *s.* 401

Little (L'hon. Edgar Sydney), London, (Ont.):
Central Finance Corporation, *b.* 1*re l.* 71; 2*e l.* 79, *rap. du c.* 127; 3*e l. a.* 140
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b.* 3*e l. a.* 287
Federal Fire Insurance Co. of Canada, *b.* 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 309
Premier Trust Co. *b.* 1*re l.* 185; 2*e l.* 237, *rap. du c.* 3*e l. a.* 250
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. m.* 334; 3*e l. a.* 352
Semences, *b. rap. du c.* 383
Subsides,
No 2, *b.* 3*e l. a.* 255
Transports, *b.* 3*e l. m.* 192
Wellington Fire Insurance Co. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125

Logement:
Adresse en réponse au discours du trône, 22, 29

Loi spéciale des revenus de guerre:
B. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 398, *s.* 401

Lois, projets de loi, bills:
V. Bills, lois, projets de loi

London, (Ont.):
V. Little (L'Hon. Edgar Sydney)

Low (Marguerite Emily Coombe):
Div. b. 1*re l.* 107; 2*e l.* 115; 3*e l. a.* 124, *s.* 401

Lunenburg, (N.-E.):
V. Duff (L'hon. William)

Lynch-Staunton (L'hon. George), Hamilton, (Ont.):
Adresse en réponse au discours du trône, 18, 21
Défense nationale, 18
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 264
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 241
Douanes, *b.* 2*e l.* 321
Gore District Mutual Fire Insurance Co., *b.* 1*re l.* 71; 2*e l.* 81
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 303
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 368
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l.* 275; 3*e l. m.* 330; 3*e l. a.* 349
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 35
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 369; 3*e l. a.* 372
Transports, *b.* 3*e l. m.* 195, *rej.* 224

M

MacArthur (L'hon. Creelman), Prince, (I. P.-E.):
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 249, 313
Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu, *m.* d'approbation, 239
Industrie laitière, *b.* 2*e l.* 51
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 90

Macdonald (L'hon. John Alexander), Cardigan, (I.P.-E.):
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 155

Macdonell (L'hon. Archibald Hayes), Toronto-Sud, (Ont.):
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 181
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 289

Maisons rurales et urbaines (Réfection des):
V. Réfection des maisons rurales et urbaines

Manitou, (Man.):
V. Sharpe (L'hon. William Henry)

Marchandises (Tarifs-):
V. Tarifs-marchandises

Marcotte (L'hon. Arthur), Ponteix, (Sask.):
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 218

Marine:
V. Transports

Marquette, (Man.):
V. Mullins (L'hon. Henry Alfred)

McBride (Evelyn McCaughan):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 287, *s.* 401

McDonald (L'hon. Charles), (Sask.):
Décès, éloge, 4

McDonald (L'hon. John Anthony), Shédiac, (N.-B.):
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 350

McMeans (L'hon. Lendrum), Winnipeg, (Man.):
Adresse en réponse au discours du trône, 29
Situation dans l'Ouest, 29
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l.* 113
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 173
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80; 3*e l. a.* 147
Délégués du Sénat au Couronnement, *d.* 91
Div. v. Divorces
Ministère de l'Agriculture, *d.* 169
Norton (C. O. M.), *v.* Norton (Charlotte Opal Moore)
Pêche commerciale dans la baie d'Hudson, *d.* 83
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 75
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 84; 3*e l. a.* 98
Transports, *b.* 3*e l. m.* 194, *rej.* 229
V. Robinson (L'hon. Clifford William)

McRae (L'hon. Alexander Duncan), Vancouver, (C.-B.):
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 182
Central Finance Corporation, *b.* 3*e l. a.* 149
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 89

McRae (L'hon. Alexander Duncan)—*Fin*
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* pair, 361
Transports, *b.* 3*e l. m.* 202, *rej.* 203

Meighen (Le très hon. Arthur), leader de l'opposition; Saint Mary's, (Ont.):
Accise, 1934, *b.* 2*e l.* 397
Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni, *b.* 2*e l.* 243; 3*e l. a.* 244
Accord commercial provisoire entre le Canada et l'Allemagne, *b.* 2*e l.* 377
Adresse en réponse au discours du trône 10, 15, 29
Chemins de fer Nationaux, 11; chômage, 10; commerce, 10; défense nationale, 12; félicitations aux *m.* 10; immigration, 14; nominations à un emploi rémunéré, 11; relations entre le Canada et les Etats-Unis, 13; situation internationale, 11
Affaires navales, *d. av. dis.* 94, 121, *sui. du déb.* 174, 257
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 362
Ajournement de la Chambre, travaux, 82, 168
Aliments du bétail, *b. rap. du c.* 383
Appels de divorce en Colombie-Britannique, *b.* 2*e l.* 113
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 171, application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 313
Burns (L'hon. P.), décès, éloge, 96
Cens électoral fédéral, *b.* 1*re l.* 44
Central Finance Corporation, *b.* 3*e l. a.* 141
Coalitions, *b.* 2*e l.* 339, *rap. du c.* 387
Commission nationale de placement, *d.* 106, 108
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b.* 3*e l. a.* 287
Cies d'assurance canadiennes et britanniques, 1932, *b.* 1*re l.* 43; 2*e l.* 49
Conseil des recherches sur les pêcheries, *b.* 1*re l.* 249; 2*e l.* 283
Conservation des légumes et des fruits, congélation, *d.* 71, 72
Contrat d'Ottawa, *b.* 2*e l.* 285
Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu, *m.* d'approbation, 238
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 240
Douanes, *b.* 2*e l.* 323; 3*e l. a.* 342
Employeurs et employés, *b.* 1*re l.* 347
Enrôlement à l'étranger, *b. o. pour* 2*e l.* 247, 284, *e. en c.* 288, *a. de l'am.* 289
Financement des chemins de fer Nationaux, *b.* 2*e l.* 248; 3*e l. a.* 256

Meighen (Le très hon. Arthur)—*Fin*
George VI (Sa Majesté le roi),
Adresses,
Accession au trône, texte, 2*e m.* 5, *a.* 6
Couronnement, texte, *a.* 2*e m.* 385
Hocken (L'hon. H. C.), décès, éloge, 96
Immigration, *b.* 2*e l.* 384
Industrie laitière, *b.* 1*re l.* 44; 2*e l.* 51
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b.* 2*e l. a.* 271
McDonald (L'hon. C.), décès, éloge, 4
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *b.* 2*e l.* 247
Obligations à clause-or, *b.* 2*e l.* 367
Parcs nationaux, *b.* 2*e l.* 285
Pensions de la milice, *b.* 2*e l.* 50
Pensions de vieillesse, *b.* 1*re l.* 185
Poids et mesures, *b.* 2*e l.* 50, *e. en c.* 59
Poinçonnage des métaux précieux, *b.* 2*e l.* 246
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 3*e l. réser.* 106; 3*e l. a.* 112
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 84; 3*e l. a.* 100
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 1*re l.* 2*e l. ins.* 115; 3*e l. a.* 153
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 2*e l. m.* 245; 2*e l.* 273, *ren. au c.* 282, *rap. du c.* 329; 3*e l. m.* 331, *i. des dél. du c.* 347; 3*e l. a.* 348, message de la Chambre des communes, 378
Semences, *b. rap du c.* 383
Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, *d.* 171
Subsides,
No 2, *b.* 2*e l.* 252; 3*e l. a.* 254
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 33
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 370; 3*e l. a.* 372
Tarif douanier, *b.* 2*e l.* 399
Transports, *b. av.* de présentation, 38; 1*re l.* 47; 2*e l.* 51, *rap. du c.* 184, 186, *e. en c.* 186; 3*e l. m.* 189, *rej.* 208, pair, 235
White (L'hon. R. S.), décès, éloge, 4
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b.* 2*e l.* 58, *a. réser.* 63, *ren. au c.* 68, 72

Messages:
Chambre des communes, 239
Edouard VIII (Sa Majesté le roi), *v.* Edouard VIII (Sa Majesté le roi)
Gouverneur général (Son Excellence le), *v.* Gouverneur général (Son Excellence le)
Prorogation du Parlement, *v.* Prorogation du Parlement
Secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, *v.* Gouverneur général (Son Excellence le)

Métaux précieux (Poinçonnage des):
V. Poinçonnage des métaux précieux

Mickles (Marie-Liette Fortier):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 287, *s.* 401

Milice canadienne:
Pensions, *v.* Pensions de la milice

Mines et Ressources:
V. Anthracite de l'Indochine française, Immigration, Industrie minière, Parcs nationaux, Poinçonnage des métaux précieux

Ministère de l'Agriculture:
D. 169

Ministère du Revenu national:
B. 1*re l.* 272; 2*e l.* 289; 3*e l. a.* 290, *s.* 400

Ministère des Transports (Approvisionnements du):
V. Approvisionnements du ministère des Transports

Minorités:
Adresse en réponse au discours du trône, 6

Misère de l'agriculture (Aide au soulagement du chômage et la):
V. Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture

Molloy (L'hon. John Patrick), Provencher, (Man.):
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 393
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 346

Moncton, (N.-B.):
V. Robinson (L'hon. Clifford William)

Monde actuel (Christianisme dans le):
V. Christianisme dans le monde actuel

Montarville, (P.Q.):
V. Beaubien (L'hon. C.-P.)

Moraud (L'hon. Lucien), La Salle, (P.Q.):
Cie des Prêts et finance industrielle, *b.* 1*re l.* 71; 2*e l.* 81, *rap. du c.* 124; 3*e l. a.* 154
Sterling Insurance Co. of Canada, 1*re*, 2*e l.* 71, 81, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125

Mouvement coopératif dans la Nouvelle-Ecosse:
Adresse en réponse au discours du trône, 42

Mullins (L'hon. Henry Alfred), Marquette, (Man.):
Adresse en réponse au discours du trône, 21
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 376
Burns (L'hon. P.), décès, éloge, 98
Central Finance Corporation, *b.* 3*e l. a.* 152
Hocken (L'hon. H. C.), décès, éloge, 98
Transports, *b.* 3*e l. m.* 195, *rej.* 210, pair, 235

Murdock (L'hon. James), Parkdale, (Ont.):
Adresse en réponse au discours du trône, 30
Défense nationale, 31; relations entre le Canada et les Etats-Unis, 31; situation internationale, 31; situation dans l'Ouest, 30
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 173
Central Finance Corporation, *b.* 2*e l.* 80, *rap. du c.* 126; 3*e l. a.* 147
Coalitions, *b. rap. du c.* 387
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b.* 3*e l. a.* 287
Cie des Prêts et finance industrielle, *b.* 2*e l.* 81
Débats et comptes rendus (C. des), *dép. du* 2*e rap. e. rem.* 48, *a.* 61
Impressions du Parlement (*C.* mixte des), *dép. du* 1*er rap.* 139, *a.* 166
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b.* 3*e l. a.* 271
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
Pensions de la milice, *b.* 2*e l.* 50
Poids et mesures, *b. e. en c.* 59
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 76
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 3*e l. a.* 103
Rétablissement agricole des Prairies, *b.* 2*e l.* 134
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b. ren. au c.* 282; 3*e l. m.* 330; 3*e l. a.* 349, message de la Chambre des communes, 381
Sterling Insurance Co. of Canada, *b.* 2*e l.* 71, 81
Subsides,
No 2, *b.* 2*e l.* 253; 3*e l. a.* 255
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 35
Tarif des douanes, *b.* 2*e l.* 371
Transports, *b.* 3*e l. m.* 197, *rej.* 206
Wellington Fire Insurance Co. *b.* 2*e l.* 81
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b.* 2*e l.* 58, *a. rés.* 64, *ren. au c.* 68, 72, séance du *c.* 107

N

National-Canadien:
Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, *v.* Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *v.* Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada
V. Chemins de fer, télégraphes et havres

Navigation:
V. Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande, Transports

Navires:
V. Croiseur *Aurora*, Transports

Nazisme:
V. 8, 41

Neutralité du Canada:
V. 7, 8, 177, *v.* Affaires extérieures, Affaires navales, Défense nationale

New-Glasgow, (N.-E.):
V. Cantley (L'hon. Thomas)

Newman (Grace Ellen Doris):
Div. b. 1*re l.* 126; 2*e l.* 155; 3*e l. a.* 166, *s.* 401

New-Westminster, (C.-B.):
V. Taylor (L'hon. James Davis)

Nipissing, (Ont.):
V. Gordon (L'hon. George)

Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux:
B. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 247, *s.* 271

Nominations à un emploi rémunéré:
Adresse en réponse au discours du trône, 11

Norton (Charlotte Opal Moore):
Div. b. 1*re l.* 82; 2*e l.* 92; 3*e l. a.* 93, *s.* 271

Nouveaux sénateurs:
V. Sénateurs (Honorables)

Nouvelle-Ecosse:
Mouvement coopératif *v.* Mouvement coopératif dans la Nouvelle-Ecosse
Poisson frais, *v.* Poissons frais
Prêts de l'Etat aux pêcheurs, *v.* Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse

Nouvelle-Zélande (Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la):
V. Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande

O

Obligations à clause-or:
B. 1*re,* 2*e l.* 366; 3*e l. a.* 369, *s.* 401

O'Connor (L'hon. Frank Patrick), Scarboro Junction, (Ont.):
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 342
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 305
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 348

O'Hagan (Edith Mary Bowers-Hill):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Or (Obligations à clause-):
V. Obligations à clause-or

Orateur:
V. Président (Son honneur le)

Ordres permanents:
C. 4

Organisation du Sénat (Projet d'):
V. Projet d'organisation du Sénat

Ottawa (Contrat d'):
V. Contrat d'Ottawa

Ottawa-Est, (Ont.):
V. Coté (L'hon. Louis)

Ouest (Situation dans l'):
V. Situation dans l'Ouest

Oxford, (Ont.):
V. Sutherland (L'hon. Donald)

P

Pacifique septentrional, 1937 (Convention relative à la pêche du flétan dans le):
V. Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937

Pairs, (ont pairé):
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 361
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 235

Paix de l'Empire (Politique de):
V. Politique de paix de l'Empire

Pâques (Vacances de):
V. Vacances de Pâques

Paquet (L'hon. Eugène), Lauzon, (P.Q.):
Industrie minière, *p. de résol.* 166, *sui. du déb.* 323

Parcs nationaux:
B. 1*re l.* 249; 2*e l.* 284; 3*e l. a.* 285, *s.* 400

Parent (L'hon. Georges), Kennebec, (P.Q.):
Adresse en réponse au discours du trône, 2*e m.* 8
Chômage, 9; conférence impériale, 9; couronnement, 8; populations agricoles, 9; relations entre le fédéral et Québec, 10; situation internationale, 8
Affaires navales, *d. sui. du déb.* 260
Coalitions, *b. i. des dél. du c.* 346
Impressions du Parlement (*C.* mixte des), *dép. a. du* 1*er rap.* 167
Transports *b.* 2*e l. ren. au c.* 55, *e. en c.* 188

Parlement:
Bibliothèque, *v.* Bibliothèque du Parlement
Impressions, *v.* Impressions du Parlement
Législature, *v.* Législature
Prorogation, *v.* Prorogation du Parlement
Session, *v.* Session

Parkdale, (Ont.):
V. Murdock (L'hon. James)

Parry-Sound, (Ont.):
V. Arthurs (L'hon. James)

Pêche commerciale dans la baie d'Hudson:
D. 83

Pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937 (Convention relative à la):
V. Convention relative à la pêche du flétan dans le Pacifique septentrional, 1937

Pêche du saumon sockeye (Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la):
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye

Pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser (Traité concernant la):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Pêcheries:
V. Conseil des recherches sur les pêcheries, Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, Convention relative à la pêche du flétant dans le Pacifique septenttrional, Pêche commerciale dans la baie d'Hudson, Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse, Poisson canadien, Poisson frais, Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse:
Prêts de l'Etat, *d.* 58

Pembroke, (Ont.):
V. White (L'hon. Gerald Verner)

Pensions de la milice:
B. 1*re l.* 44; 2*e l.,* 3*e l. a.* 50, *s.* 271

Pensions et Santé nationale:
V. Canadian Red Cross Society, Jumelles Dionne (Protection des cinq), Pensions de la milice, Pensions de vieillesse

Pensions de vieillesse:
B. 1*re l.* 185; 2*e l.* 235, *e. en c.* 236; 3*e l. a.* 237, *s.* 271

Pergley (Albert Henry):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Peterborough, (Ont.):
V. Fallis (L'hon. Iva Campbell)

Pictou, (N.-E.):
V. Tanner (L'hon. Charles Elliott)

Placement (Commission nationale de):
V. Commission nationale de placement

Placement des travailleurs:
V. Réfection des maisons rurales et urbaines

Poids et mesures:
B. 1*re l.* 44; 2*e l.* 49, *e. en c.* 59; 3*e l. a.* 61, *s.* 271

Poinçonnage des métaux précieux:
B. 1*re*, 2*e l.* 246; 3*e l. a.* 256, *s.* 271

Poisson canadien:
Dépenses relatives au crédit pour la publicité, *d.* 58

Poisson frais:
Débarquements dans la Nouvelle-Ecosse et ventes canadiennes, *d.* 57

Politique de paix de l'Empire:
Adresse en réponse au discours du trône, 41

Pont de la rivière Rouge:
D. 63

Ponteix, (Sask.):
V. Marcotte (L'hon. Arthur)

Populations agricoles:
Adresse en réponse au discours du trône, 9

Ports:
V. Chemins de fer, télégraphes et havres

Ports et jetées de l'Etat:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 75, *ren. au c.* 78, *rap. du c.* 3*e l. réser.* 106; 3*e l. a.* 112, *s.* 271

Prairies (Rétablissement agricole des):
V. Rétablissement agricole des Prairies

Premier Trust Co.:
B. 1*re l.* 185; 2*e l.* 237, *rap. du c.* 3*e l. a.* 250, *s.* 401

Présentation de nouveaux sénateurs:
V. Sénateurs (Honorables)

Président (Son honneur le):
Adresses, *v.* Adresses
Affaires navales, *d. av. dis.* 95, 124
Ajournement de la Chambre, travaux, 290
Appels de divorce en Colombie-Britannique, 2*e l. ins.* 95
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), *d.* 173, application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 313

Président (Son honneur le)—*Suite*
Bibliothèque du Parlement, modification à la composition du personnel, 291
B. lois, projets de loi, *v.* Bills, lois, projets de loi
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 128; 3*e l. a.* 140
Coalitions, *b. i. des dél. du c.* 346, *rap. du c.* 386
Cie d'assurance canadienne mercantile, *b. rap. du c.* 250; 3*e l. a.* 287
Cie des Prêts et finance industrielle, *b. rap. du c.* 124
Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu, *m.* d'approbation, 237
Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye, approbation d'ententes, 239
Discours du trône, *v.* Discours du trône
Douanes, *b.* 3*e l. a.* 341
Edouard VIII (Sa Majesté le roi), abdication, message, 2, texte, acte, texte, 3
Employeurs et employés, *b.* 1*re l.* 347
Enrôlement à l'étranger, *b. a. de l'am.* 289
George VI (Sa Majesté le roi), *v.* George VI (Sa Majesté le roi)
Gore District Mutual Fire Insurance Co. *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 125
Législature, *v.* Législature
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 309
Messages de Son Excellence le secrétaire du Gouverneur général, *v.* Messages
Pairs, *v.* Pairs, (ont pairé)
Parlement, *v.* Parlement
Pensions de vieillesse, *b. e. en c.* 237
Ports et jetées de l'Etat, *b.* 2*e l.* 78
Premier Trust Co. *b.* 3*e l. a.* 250
Prorogation du Parlement, message du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, 400
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 85; 3*e l. a.* 103
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. m.* 339; 3*e l. a.* 350, message de la Chambre des communes, 378
S. *v.* Sanctions royales
Séances, *v.* Séances
Session, *v.* Session
Sterling Insurance Co. of Canada, *b. rap. du c.* 3*e l. a.* 125
Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser, *d. dis. rem.* 133
Transports, *b. rap. du c.* 168, 286, *e. en c.* 188; 3*e l. m.* 189, *rej.* 207
V. Président suppléant (Son honneur le)
Votes, *v.* Votes

Président (Son honneur le)—*Fin*
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. ren. au c.* 72

Président suppléant (Son honneur le):
Canadian Red Cross Society, *b. e. en c.* 79
Poids et mesures, *b. e. en c.* 59
V. Président (Son honneur le)
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 67, *ren. au c.* 68

Prêts agricoles:
V. 102, Agriculture, Finances

Prêts de l'Etat aux pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse:
V. Pêcheurs de la Nouvelle-Ecosse

Prêts et finance industrielle (Cie des):
V. Cie des Prêts et finance industrielle

Prince, (I.P.-E.):
V. MacArthur (L'hon. Creelman)

Prince-Edouard, (I.P.-E.):
V. Horsey (L'hon. Henry Herbert)

Problème ferroviaire du Canada:
D. 372

Procureur général:
V. Justice

Profits d'affaires pour la guerre, 1916 (Taxe sur les):
V. Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre, 1916

Projet d'organisation du Sénat:
Rap. du c. 115

Projets de loi, lois, bills:
V. Bills, lois, projets de loi

Prorogation du Parlement:
Message du secrétaire de Son Excellence le Gouverneur général, 400, prorogation, 402

Protection des cinq jumelles Dionne:
V. Jumelles Dionne (Protection des cinq)

Provencher, (Man.):
V. Molloy (L'hon. John Patrick)

Provinces (Relations entre le fédéral et les):
V. Relations entre le fédéral et les provinces

Puget Sound et fleuve Fraser (Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser.

Q

Québec (Relations entre le fédéral et):
V. Minorités, Relations entre le fédéral et Québec

Queen's, (I.P.-E.):
V. Sinclair (L'hon. John Ewen)

Quinn (L'hon. Felix Patrick), Bedford-Halifax, (N.-E.):
Accise, 1934, *b.* 2*e l.* 398
Douanes, *b.* 2*e l.* 323

R

Radio-Canada (Société):
V. Société Radio-Canada

Rainville (L'hon. Joseph-Hormisdas), Repentigny, (P.Q.):
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 218, pair, 235
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 65, *ren. au c.* 68

Rankin (Gretna Golden Laird):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Rapports:
Dép. 19, 48, 106, 115, 139, 166
V. Comités

Rashback (Cécile Snyder):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 287, *s.* 401

Recherches sur les pêcheries (Conseil des):
V. Conseil des recherches sur les pêcheries

Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la):
Placement des travailleurs et encouragement, *b.* 1*re l.* 82; 2*e l.* 83, *ren. au c.* 91; 3*e l. a.* 98, *s.* 271

Régie interne et comptabilité:
C. 115
P. d'organisation du Sénat, *v.* Projet d'organisation du Sénat

Regina, (Sask.):
V. Laird (L'hon. Henry Willoughby)

Relations entre le Canada et les Etats-Unis:
Adresse en réponse au discours du trône, 8, 13, 17, 29, 31

Relations entre le fédéral et les provinces:
Adresse en réponse au discours du trône, 27

Relations entre le fédéral et Québec:
Adresse en réponse au discours du trône, 10

Relations internationales:
V. Situation internationale

Repentigny, (P.Q.):
V. Rainville (L'hon. Joseph-Hormisdas)

Représentants de la presse:
Débats et comptes rendus (*C.* des), *dép. du 2e rap. é. rem.* 48, *a.* 61

République Dominicaine et le Canada:
V. Canada et la République Dominicaine

Réseau des chemins de fer Nationaux du Canada:
V. Chemins de fer, télégraphes et havres

Rétablissement agricole des Prairies:
B. 1*re*, 2*e l. ins.* 115, 124, *ren.* 125; 2*e l.* 133; 3*e l. a.* 153, *s.* 271

Revenu national:
Ministère, *v.* Ministère du Revenu national
V. Accise, Convention entre le Canada et les Etats-Unis relative à l'impôt sur le revenu, Loi spéciale des revenus de guerre, Ministère

Revenus de guerre (Loi spéciale des):
V. Loi spéciale des revenus de guerre

Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada:
B. 1*re*, 2*e l. m.* 245; 2*e l.* 272, *ren. au c.* 282, *rap. du c.* 3*e l. m.* 329, *i. des dél. du c.* 3*e l.* 347, vote, *am. a.* 361, message de la Chambre des communes, 378, *s.* 401

Rigaud, (P.Q.):
V. Sauvé (L'hon. Arthur)

Riley (L'hon. Daniel Edward), High-River, (Alta):
Burns (L'hon. P.), décès, éloge, 97

Rivière Rouge (Pont de la):
V. Pont de la rivière Rouge

Robinson (L'hon. Clifford William), Moncton, (N.-B.):
Bibliothèque du Parlement, modification à la composition du personnel, 291
Canadian Red Cross Society, *b. e. en c.* 79
Div. v. Divorces
Enrôlement à l'étranger, *b. e. en c.* 287
V. McMeans (L'hon. Lendrum)

Robinson (Kate Mary Briggs):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Rockcliffe, (Ont.):
V. Wilson (L'hon. Cairine Reay)

Ross (Eva Josephine Millicent Good):
Div. b. 1*re l.* 107; 2*e l.* 115; 3*e l. a.* 124, *s.* 401

Ross (James Gordon):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l. a.* 83, *s.* 271

Royale Gendarmerie à cheval du Canada:
B. 1*re*, 2*e l.* 363; 3*e l. a.* 364, *s.* 401

Royaume-Uni (Accord commercial entre le Canada et le):
V. Accord commercial entre le Canada et le Royaume-Uni

Rutishauser (Emilie Letsch):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

S

Sable goudronneux de l'Alberta:
D. 93

Sadegursky (Minnie Sidilkofsky):
Div. b. 1*re*, 2*e*, 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Saint-Jean, (N.-B.):
V. Foster (L'hon. Walter Edward), Président (Son honneur le)

Saint-Laurent (Fleuve):
Et certains canaux, coût du creusage, *d.* 43

Saint Mary's, (Ont.):
V. Meighen (Le très hon. Arthur), leader de l'opposition

Salberg (Florence Anna Iverson):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l.* et *a.* 83, *s.* 271

Saltcoats, (Sask.):
V. Calder (L'hon. James Alexander)

Sa Majesté:
Subsides, *v.* Subsides

Samedi (Séance du):
V. Séances de la Chambre

Sanctions royales:
B. 270, 400
Messages, 250, 400
V. Bills, lois, projets de loi

Santé publique:
V. 164, *v.* Pensions et Santé nationale

Saskatchewan, (Sask.):
V. Gillis (L'hon. Archibald B.)

Saskatchewan-Centre-Ouest, (Sask.):
V. Aseltine (L'hon. Walter Morley)

Saskatchewan-Nord, (Sask.):
V. Horner (L'hon. Ralph Byron)

Saumon sockeye (Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du):
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon sockeye

Saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser (Traité concernant la pêche du):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Sauvé (L'hon. Arthur), Rigaud, (P.Q.):
Adresse en réponse au discours du trône, 27
Défense nationale, 27; relations internationales, 27
Coalitions, *b. rap. du c.* 396
Conservation des légumes et des fruits; congélation, *d.* 71
Industrie de la betterave à sucre, *d.* 74
Industrie minière, *p. de résol.* 1*er m.* 156, *sui. du déb.* 323

Scarboro Junction, (Ont.):
V. O'Connor (L'hon. Frank Patrick)

Séances de la Chambre:
Ajournement de la Chambre, *v.* Ajournement de la Chambre
Clôture: 14 janvier, 3; 19 janvier, 19; 20 janvier, 38; 21 janvier, 42; 2 février, 47; 3 février, 56; 4 février, 61; 9 février, 70; 10 février, 71; 11 février, 74; 15 février, 82; 16 février, 82; 17 février, 91; 18 février, 92; 23 février, 94; 24 février, 98; 25 février, 107; 2 mars, 115; 3 mars, 124; 4 mars, 126; 8 mars, 139; 9 mars, 155; 10 mars, 167; 11 mars, 169; 16 mars, 185; 17 mars, 203; 18 mars, 237; 30 mars, 250; 31 mars, 271; 1*er* avril, 287; 2 avril, 290; 5 avril, 312; 6 avril, 329; 7 avril, 341; 8 avril, 362; 9 avril, 384; 10 avril, 402
Ouverture: 14 janvier, 1; 19 janvier, 3; 20 janvier, 19; 21 janvier, 38; 2 février, 42; 3 février, 48; 4 février, 56; 9 février, 61; 10 février, 71; 11 février, 71; 15 février, 74; 16 février, 82; 17 février, 83; 18 février, 91; 23 février, 92; 24 février, 94; 25 février, 98; 2 mars, 107; 3 mars, 115; 4 mars, 124; 8 mars, 126; 9 mars, 139; 10 mars, 155; 11 mars, 167; 16 mars, 169; 17 mars, 185; 18 mars, 203; 30 mars, 237; 31 mars, 250; 1*er* avril, 271; 2 avril, 287; 5 avril, 290; 6 avril, 313; 7 avril, 329; 8 avril, 341; 9 avril, 362; 10 avril, 384
Reprise: 18 mars, 228; 5 avril, 300; 10 avril, 386, 400
Samedi (Du), *m.* 373

Secrétariat d'Etat:
V. Cens électoral fédéral, Central Finance Corporation, Commission du service civil, Cie d'assurance canadienne mercantile, Cie des Prêts et finance industrielle, Cies d'assurance canadiennes et britanniques, Débats et comptes rendus, Divorces, Federal Fire Insurance Co. of Canada, Gore District Mutual Fire Insurance Co., Impressions du Parlement, Jumelles Dionne (Protection des cinq), Ordres permanents, Premier Trust Co., Régie interne et comptabilité, Représentants de la presse, Sélection, Sons of Scotland Benevolent Society, Sterling Insurance Co. of Canada, Toronto General Insurance C., Wellington Fire Insurance Co.

Secrétariat d'Etat—*Fin*

Sélection:
C. 3, *dép. a. du rap.* 19

Semence (Garantie des emprunts pour grains de):
V. Garantie des emprunts pour grains de semence

Semences:
Essai, inspection et vente, *b.* 1*re*, 2*e l. ren. au c.* 363, *rap. du c.* 383; 3*e l. a.* 384, *s.* 401

Sénat (Chambre du):
Adresse en réponse au discours du trône, 6
Adresses, *v.* Adresses
Banque et commerce, *v.* Banque et commerce
Bibliothèque du Parlement, *v.* Bibliothèque du Parlement
Bills, lois, projets de loi, *v.* Bills, lois, projets de loi
Burns (L'hon. P.), *v.* Burns (L'hon. Patrick)
Chambre des communes, *v.* Chambre des communes
Chemins de fer, télégraphes et havres, *v.* Chemins de fer, télégraphes et havres
C. (En), 59, 79, 186, 236, 287
C. v. Comités
Conseiller juridique, *v.* Conseiller juridique du Sénat
Débats et comptes rendus, *v.* Débats et comptes rendus
Décès de sénateurs, *v.* Sénateurs (Honorables)
Délégués au Couronnement, *v.* Délégués du Sénat au Couronnement
Discours du trône, *v.* Discours du trône
Div. v. Divorces
Edouard VIII (Sa Majesté le roi), *v.* Edouard VIII (Sa Majesté le roi)
Eloges des sénateurs disparus, *v.* Sénateurs (Honorables)
Farris (L'hon. J. W. De B.), présentation, 61
George VI (Sa Majesté le roi), *v.* George VI (Sa Majesté le roi)
Gouverneur général (Son Excellence le), *v.* Gouverneur général (Son Excellence le)

Sénat (Chambre du)—*Fin*
Hocken (L'hon. H. C.), *v.* Hocken (L'hon. Horatio Clarence)
Hugessen (L'hon. A. K.), présentation, 1
Impressions du Parlement, *v.* Impressions du Parlement
Législature, *v.* Législature
Lois, projets de loi, bills, *v.* Bills, lois, projets de loi
McDonald (L'hon. C.), *v.* McDonald (L'hon. Charles)
Messages, *v.* Messages
Nouveaux sénateurs, *v.* Sénateurs (Honorables)
Orateur, *v.* Président (Son honneur le)
Ordres permanents, *v.* Ordres permanents
Pairs *v.* Pairs, (ont pairé)
Parlement, *v.* Parlement
Présentation de nouveaux sénateurs, *v.* Sénateurs (Honorables)
Président, *v.* Président (Son honneur le)
Président suppléant, *v.* Président suppléant (Son honneur le)
Projet d'organisation, *v.* Projet d'organisation du Sénat
Projets de loi, lois, bills, *v.* Bills, lois, projets de loi
Prorogation du Parlement, *v.* Prorogation du Parlement
Régie interne et comptabilité, *v.* Régie interne et comptabilité
Représentants de la presse, *v.* Représentants de la presse
S. v. Sanctions royales
Séances, *v.* Séances de la Chambre
Sélection, *v.* Sélection
Sénateurs, *v.* Sénateurs (Honorables)
Session, *v.* Session
Succession au trône, *v.* Succession au trône
Travaux, 400
Ajournement de la Chambre, *v.* Ajournement de la Chambre
Votes, *v.* Votes
White (L'hon. R. S.), *v.* White (L'hon. Robert Smeaton)

Sénateurs (Honorables):
Adresse en réponse au discours du trône, 6, 20
Affaires navales, *d. dis.* 120, *sui. du déb.* 179, 264, 297, 386
Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, *b.* 2*e l.* 362
Burns (L'hon. P.), *v.* Burns (L'hon. Patrick)
Central Finance Corporation, *b. rap. du c.* 129; 3*e l. a.* 145
Coalitions, *b. rap. du c.* 393
Disparus, éloges, 4, 95
Douanes, *b.* 2*e l.* 323; 3*e l. a.* 343
Employeurs et employés, *b.* 1*re l.* 347
Farris (L'hon. J. W. De B.), présentation, 61

Sénateurs (Honorables)—*Fin*
George VI (Couronnement de Sa Majesté le roi), Adresse, *a.* 385
Graham (Le très hon. G. P.), félicitation à l'occasion de son anniversaire de naissance, 250
Hocken (L'hon. H. C.), *v.* Hocken (L'hon. Horatio Clarence)
Hugessen (L'hon. A. K.), présentation, 1
Lignes aériennes Trans-Canada, *b.* 2*e l.* 302
McDonald (L'hon. C.), *v.* McDonald (L'hon. Charles)
Nouveaux, présentations, 1, 61
Pairs, v. Pairs, (ont pairé)
Projet d'organisation du Sénat, *rap. du c.* 115
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 88; 3*e l. a.* 101
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. m.* 332; 3*e l. a.* 348, message de la Chambre des communes, 380
Subsides,
No 2, *b.* 3*e l. a.* 255
Succession au trône, *b.* 2*e l.* 33
Tarif des douanes, *b.* 3*e l. a.* 372
Tarif douanier, *b.* 2*e l.* 399
Transports, *b. rap. du c.* 184; 3*e l. m.* 196, *rej.* 206
V. Sénat (Chambre du)
Votes, *v.* Votes
White (L'hon. R. S.), *v.* White (L'hon. Robert Smeaton)
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. a. réser.* 67

Service aérien:
V. Lignes aériennes Trans-Canada, Transports

Service civil Commission du):
V. Commission du service civil

Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande:
D. 170

Session (Deuxième):
Législature (18e),
Clôture, 402
Ouverture, 1

Sharpe (L'hon. William Henry), Manitou, (Man.):
Projet d'organisation du Sénat, *rap. du c.* 115
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 206

Shédiac, (N.-B.):
V. McDonald (L'hon. John Anthony)

Shiells (Ruth Jessica Kimpton):
Div. b. 1*re* 126; 2e *l.* 155; 3*e l.* 166, *s.* 401

Silverman (Miriam):
Div. b. 1*re* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Sinclair (L'hon. John Ewen), Queen's, (I. P.-E.):
Arrangement entre cultivateurs et créanciers (Loi d'), application à l'Ile du Prince-Edouard, *d.* 317
Industrie laitière, *b.* 2*e l.* 51
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 349
Sable goudronneux de l'Alberta, *d.* 93
Semences, *b. rap.* du *c.* 383

Situation internationale:
Adresse en réponse au discours du trône; relations, 7, 8, 11, 15, 16, 25, 27, 29, 31

Situation dans l'Ouest:
Adresse en réponse au discours du trône, 20, 29, 30

Smith (L'hon. Benjamin Franklin), Victoria-Carleton, (N.-B.):
Conseil canadien d'horticulture, *d.* 63
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 350
Zones franches de commerce étranger; établissement, exploitation et entretien, *b. ren. au c.* 69

Smith (L'hon. Ernest Disraeli), Wentworth, (Ont.):
Gore District Mutual Fire Insurance Co. *b.* 2*e l.* 81

Socialisme:
V. 40, 41

Société des Nations:
V. 7, 8, 11, 14, 27, 40, 182, 183

Société Radio-Canada:
Bureau des gouverneurs, 11

Sockeye (Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche du saumon):
V. Convention entre le Canada et les Etats-Unis sur la pêche au saumon sockeye

Sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser (Traité concernant la pêche du saumon):
V. Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser

Soldats:
Britanniques au Canada, 26
Pensions, 44, *v.* Pensions de la milice

Sons of Scotland Benevolent Society, The:
B. 1*re l.* 82; 2*e l.* 91; *rap. du c.* 115; 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Soulagement du chômage et la misère de l'agriculture (Aide au):
V. Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture

Statistique:
Valeur, 159

Sterling Insurance Co. of Canada:
B. 1*re,* 2*e l,* 71, 81, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Subsides:
No 1, *b.* 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 245, *s.* 271
No 2, *b.* 1*re,* 2*e l.* 252; 3*e l. a.* 253, *s.* 271
No 3, *b.* 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 400, *s.* 401

Succession au trône:
Adresse en réponse au discours du trône, 38
B. 1*re l.* 31; 2*e l.* 32; 3*e l. a.* 38, *s.* 270

Sufrin (Mildred Tannenbaum):
Div. b. 1*re l.* 82; 2*e l.* 92; 3*e l. a.* 93, *s.* 271

Surintendant des assurances:
V. Assurances

Sutherland (L'hon. Donald), Oxford, (Ont.):
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 357
Tarifs-marchandises, *d.* 107

Système de comptabilité des chemins de fer Nationaux du Canada (Révision du):
V. Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada

T

Tanguay (Joseph-Gédéon-Emilien):
Div. b. 1*re l.* 237; 2*e l.* 250; 3*e l. a.* 272, *s.* 401

Tanner (L'hon. Charles Elliott), Pictou, (N.-E.):
Jumelles Dionne (Protection des cinq), *b. rap. du c.* 271
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. a.* 350
Sélection (*C.* de), *dép. a. du rap.* 19

Tarif des douanes:
B. 1*re,* 2*e l.* 369; 3*e l. a.* 371, *s.* 401

Tarif douanier:
B. 1*re,* 2*e l.* 398; 3*e l. a.* 400, *s.* 401

Tarifs-marchandises:
D. 107

Taux de transport:
Bestiaux, 195-197, *v.* Agriculture, Transports

Taxe sur les profits d'affaires pour la guerre, 1916:
B. 1*re l.* 290; 2*e l.* 310; 3*e l. a.* 311, *s.* 400

Taylor (L'hon. James Davis), New-Westminster, (C.-B.):
Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser, *d. dis. rem.* 133, *ray.* 167

Télégraphes:
V. Chemins de fer, télégraphes et havres, Transports

Textile (Industrie):
V. Industrie textile

Thom (Mary May Rowell):
Div. b. 1*re l.* 107; 2*e l.* 115; 3*e l. a.* 124, *s.* 401

Tobin (L'hon. Edmund William), Victoria (P.Q.):
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* pair, 235

Toronto, (Ont.):
V. Hocken (L'hon. Horatio Clarence)

Toronto General Insurance Co.:
B. 1*re l.* 82; 2*e l.* 91, *rap. du c.* 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Toronto-Sud, (Ont.):
V. MacDonell (L'hon. Archibald Hayes)

Traité concernant la pêche du saumon sockeye dans les eaux de Puget Sound et du fleuve Fraser:
D. dis. rem. 133, *ray.* 167

Transport aérien:
V. Lignes aériennes Trans-Canada, Transports

Transport (Taux de):
V. Taux de transport

Transports:
Approvisionnements du ministère, *v.* Approvisionnements du ministère des Transports
B. av. de présentation, 38, *rem.* de la présentation, 42; 1*re l.* 44, *c.* des chemins de fer, 48; 2*e l.* 51, *ren. au c.* 55, séances du *c.* 75, 155, 167, *rap. du c.* 168, 184, 186, *e. en c.* 186; 3*e l. m.* 189, *rej.* 203, vote, 234, pairs, 235

Transports—*Fin*
V. Affaires navales, Approvisionnements du ministère, Chemins de fer, télégraphes et havres, Croiseur *Aurora,* Financement des chemins de fer Nationaux, Lignes aériennes Trans-Canada, Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux, Pont de la rivière Rouge, Ports et jetées de l'Etat, Problème ferroviaire du Canada, Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, Service de navigation entre le Canada et l'Australie ou la Nouvelle-Zélande

Travail:
V. Aide au soulagement du chômage et la misère de l'agriculture, Commission nationale de placement, Employeurs et employés, Réfection des maisons rurales et urbaines

Travailleurs:
V. Réfection des maisons rurales et urbaines

Travaux publics:
V. Contrat d'Ottawa, Pont de la rivière Rouge, Réfection des maisons rurales et urbaines, Saint-Laurent (Fleuve)

Travaux du Sénat:
V. Sénat (Chambre du)

Tremblay (Maurice-Amédée):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Trinidad et le Canada:
V. Canada et Trinidad

Trône:
Discours, *v.* Discours du trône
Succession, *v.* Succession au trône

U

Uruguay (Accord commercial entre le Canada et l'):
V. Accord commercial entre le Canada et l'Uruguay

V

Vacances de Pâques:
Ajournement, 237

Vancouver, (C.-B.):
V. McRae (L'hon. Alexander Duncan)

Vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux (Nomination de):
V. Nomination de vérificateurs pour les chemins de fer Nationaux

Victoria, (C.-B.):
V. Barnard (L'hon. George Henry)

Victoria, (P.Q.):
V. Tobin (L'hon. Edmund William)

Victoria-Carleton, (N.-B.):
V. Smith (L'hon. Benjamin Franklin)

Vieillesse (Pensions de):
V. Pensions de vieillesse

Votes:
Révision du système de comptabilité du réseau des chemins de fer Nationaux du Canada, *b.* 3*e l. s.-a.* 347
Transports, *b.* 3*e l. m. rej.* 234

W

Walker (Francis Hector):
Div. b. 1*re l.* 74; 2*e l.* 82; 3*e l. a.* 83, *s.* 271

Warden (Norah Clara Simson):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 287, *s.* 401

Webster (Rosaline Annie Arathoon):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 340, *s.* 401

Wellington Fire Insurance Co.:
B. 1*re l.* 71; 2*e l.* 81; 3*e l. a.* 125, *s.* 271

Wentworth, (Ont.):
V. Smith (L'hon. Ernest Disraeli)

Westmorland, (N.-B.):
V. Black (L'hon. Frank Bunting), Copp (L'hon. Arthur Bliss)

White (L'hon. Gerald Verner), Pembroke, (Ont.):
Impressions du Parlement (*C.* mixte des), *dép. du* 1*er rap.* 139, *a.* 166

White (L'hon. Robert Smeaton), Inkerman, (P.Q.):

White (L'hon. Robert Smeaton—*Fin*
Décès, éloge, 4

Wilson (L'hon. Cairine Reay), Rockcliffe, (Ont.):
Adresse en réponse au discours du trône, 29
Chômage, 29; logement, 29
Graham (Le très hon. G. P.), félicitation à l'occasion de son anniversaire de naissance, 250
Réfection des maisons rurales et urbaines (Garantie d'emprunts pour la), placement des travailleurs et encouragement, *b.* 2*e l.* 85

Winnikoff (Suzanne Rosenthal):
Div. b. 1*re,* 2*e,* 3*e l. a.* 313, *s.* 401

Winnipeg, (Man.):
V. McMeans (L'hon. Lendrum)

Winnipeg-Centre-Sud, (Man.):
V. Haig (L'hon. John Thomas)

Wood (Frank Horace):
Div. b. 1*re l.* 167; 2*e l.* 168; 3*e l. a.* 184, *s.* 401

Y

York-Nord, (Ont.):
V. Aylesworth (L'hon. sir Allen Bristol)

Z

Zones franches de commerce étranger:
Etablissement, exploitation et entretien, *b.* 1*re l.* 42; 2*e l.* 58; 3*e l. a. réser.* 63, *ren. au c.* 68, 72, séances du *c.* 106, *rap. du c.* 3*e l. a.* 115